

Nº 534 • ANO XLVIII
NOVEMBRO 2018 • MENSAL • €1,50

Revista da **ARMADA**



A GRANDE GUERRA NO MAR

100 ANOS PASSADOS

NRP BÉRRIO
25 ANOS

NRP ÁLVARES CABRAL
OPERAÇÃO THEMIS

ESQUADRILHA DE HELICÓPTEROS
25 ANOS DE HISTÓRIA

PÉRIPLO DE ÁFRICA



Cruzador República em 1921



Canhoneira Bengo



Canhoneira Ibo



Canhoneira Beira

Divisão Naval Colonial (DNC) para fazer o “Périplo de África”, criada pelo Decreto Nº 10040 (Diário Governo 27/08/1924) / Ordem C.G.A (Nº 70 de 29/08/1924).

Constituída por:

– Cruzador República, canhoneiras Beira, Bengo e Ibo, que eram apoiados pelo transporte Gil Eanes, que serviu de carvoeiro e depósito da DNC.

O Comandante da DNC era o CMG José de Abreu Barbosa Bacelar. Iniciaram viagem às 13h00 do dia 25 de outubro de 1924, após visita de despedida do Ministro da Marinha.

A canhoneira Ibo (onde estava embarcado o meu pai) era comandada pelo 1TEN António José Martins.

A 3 de janeiro de 1925, o Comandante da canhoneira Ibo foi exonerado por doença (regressou a Lisboa) e foi nomeado em sua substituição o 1TEN José Vicente do Casal Ribeiro.

Foram escalados os portos seguintes: Funchal, S. Vicente, Bissau, Bolama, Sto. António do Príncipe, São Tomé, Cabinda, Sto. António do Zaire, Noqui – Pedra do Feitiço, Luanda, Lobito, Benguela, Moçâmedes, Porto Alexandre, Baía dos Tigres, Cidade do Cabo, Durban, Lourenço Marques, Inhambane, Beira, Ilha de Moçambique, Porto Amélia, Zanzibar, Adem, Port-Said, Bizerta, Alger, Tânger e Lisboa.

Fundearam em Cascais a 12 de junho de 1925, tendo recebido MSG do Ministro da Marinha, encarregue pelo Presidente da República de agradecer e saudar a excelente Missão efetuada.

J. Vicente de Moura
CMG



Navio-transporte Gil Eanes

SUMÁRIO

02	Périplo de África
04	Strategia (43)
12	Departamento Marítimo do Sul
13	Um Submarino, Dois Desafios
14	A Grande Guerra no Mar. 100 Anos Passados
25	Entregas de Comando/Tomadas de Posse / Revista da Armada - Prémios 2017
26	Academia de Marinha
28	Vigia da História (104)
29	Estórias (44)
30	Novas Histórias da Botica (72)
31	Saúde para Todos (59)
32	Desporto
33	Quarto de Folga
34	Notícias Pessoais / Convívios
CC	Símbolos Heráldicos

NRP BÉRRIO 25 ANOS **06**



08 NRP ÁLVARES CABRAL OPERAÇÃO THEMIS



ESQUADRILHA DE HELICÓPTEROS 25 ANOS DE HISTÓRIA **10**



Capa
Contratorpedeiro *Guadiana*



Revista da
ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 534 / Ano XLVIII
Novembro 2018

Revista anotada na ERC
Depósito Legal nº 55737/92
ISSN 0870-9343

Propriedade
Marinha Portuguesa
NIPC 600012662

Diretor
CALM EMQ João Leonardo Valente dos Santos

Chefe de Redação
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redatora
1TEN TSN-COM Ana Alexandra G. de Brito

Secretário de Redação
SMOR L Mário Jorge Almeida de Carvalho

Desenho Gráfico
ASS TEC DES Aida Cristina M.P. Faria

Administração, Redação e Edição
Revista da Armada – Edifício das Instalações
Centrais da Marinha – Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa – Portugal
Telef: 21 159 32 54

Estatuto Editorial
[www.marinha.pt/pt/Servicos/Paginas/
revista-armada.aspx](http://www.marinha.pt/pt/Servicos/Paginas/revista-armada.aspx)

E-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt
ra.sec@marinha.pt

Paginação eletrónica e produção
ACD PRINT, S.A.
Rua Marquesa d'Alorna, 12 A
2620-271 Ramada

Tiragem média mensal
4000 exemplares

CENTENÁRIO DA GRANDE GUERRA

MAHAN E A CORRIDA AO ARMAMENTO NAVAL

Nota prévia: Como é do conhecimento geral, comemora-se este mês o centenário do fim da Grande Guerra. Para assinalar esse marco histórico, dedicam-se dois artigos à análise do impacto que os livros e as ideias do mais conhecido estrategista marítimo, Alfred Thayer Mahan, tiveram na deflagração e na condução da Grande Guerra.

No final do século XIX, Alfred Thayer Mahan elevou-se ao panteão da imortalidade, com os seus escritos sobre a influência do poder no mar (*sea power*) na História e sobre a sua importância para a riqueza e o prestígio das nações. Do seu trabalho, resultou um conjunto notável de obras, entre as quais o seu *magnum opus*: *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, dado à estampa em 1890. A autoria deste livro deu-lhe fama e reconhecimento mundiais, com as suas ideias a terem um impacto verdadeiramente global, em especial nos EUA, na Grã-Bretanha e na Alemanha. Margaret Sprout afirma mesmo que ele “precipitou e guiou uma revolução na política americana, proporcionou os fundamentos teóricos para a determinação britânica em permanecer a potência marítima dominante e deu ímpeto ao desenvolvimento naval alemão sob a liderança de Guilherme II e do almirante Tirpitz”.

ESTADOS UNIDOS

Com efeito, Mahan procurou mostrar aos EUA como se poderiam tornar uma potência mundial, a partir do domínio do mar. As ideias de Mahan acabaram por ter um enorme impacto no pensamento e na ação política dos EUA, em especial num dos mais importantes políticos da época: Theodore Roosevelt Jr., que era seu admirador de longa data. Efetivamente, após ler *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812* (1892), Roosevelt escreveu uma carta muito encomiástica a Mahan, tendo inclusive publicado uma resenha crítica bastante abonatória na revista *Atlantic Monthly*. Posteriormente, Roosevelt foi Secretário da Marinha entre 1897 e 1898



Alfred Thayer Mahan

e Presidente dos EUA entre 1901 e 1909, tendo mantido sempre uma forte ligação a Mahan. Como Presidente, Roosevelt adotou políticas tendentes a dotar o país de uma marinha de guerra cada vez maior e mais poderosa. Em 1905, essas políticas já tinham dado importantes frutos, uma vez que o Congresso já havia autorizado a construção de 10 couraçados modernos, 4 cruzadores e 17 outros navios de guerra. Na fase final do seu mandato, Roosevelt conseguiu a aprovação para a construção de mais 4 navios capitais e 20 contratorpedeiros.

Ou seja, os escritos de Mahan influenciaram decisivamente a renovação da esquadra americana na viragem

do século XIX para o século XX. Quando Mahan escreveu a sua obra-prima (1890), os EUA possuíam apenas a 12ª maior marinha do mundo, mas quando ele morreu (1914) a *US Navy* já era a terceira maior (atrás da britânica e da alemã), embora em número de couraçados fosse a segunda. No ano seguinte ao da morte de Mahan, o Presidente Woodrow Wilson (após uma série de incidentes com a Alemanha, que culminou no afundamento do paquete britânico *Lusitania*, em 7 de maio de 1915, pelo submarino alemão U-20, com perda de 128 vidas americanas) anunciava a determinação em construir, incomparavelmente, a maior marinha do mundo – uma declaração de intenções que seria materializada no *Naval Act* de 1916, que previa a construção de 156 navios, entre 1919 e 1923.

Porém – e muito embora a sua principal preocupação fosse a doutrinação dos seus



compatriotas – Mahan influenciou também a ação política e o desenvolvimento de praticamente todas as marinhas de guerra na América, na Europa e mesmo no Oriente, com especial ênfase na Inglaterra e na Alemanha, onde o impacto das suas ideias foi particularmente relevante.

REINO UNIDO

Em 1893 e 1894, Mahan visitou duas vezes a Europa, enquanto comandante do cruzador *Chicago*. O sucesso dos seus livros, em que tecia os maiores elogios ao poder no mar britânico, fez com que fosse acolhido de forma apoteótica no Reino Unido. Os britânicos estavam, naturalmente, reconhecidos pelo facto de Mahan ter dissecado e elogiado a sua ascensão a grande império dominador.

A análise de Mahan à importância do poder no mar para a grandeza do Reino Unido fez aumentar a visibilidade da *Royal Navy* embora, no essencial, as ideias de Mahan tenham vindo, sobretudo, confirmar e validar políticas antigas e duradouras, fruto de um alargado consenso nacional. Nessa ótica, pode-se dizer que a maior influência de Mahan na Grã-Bretanha consistiu em ajudar a sustentar conceptualmente a opção por couraçados, em detrimento de cruzadores e outros navios de menor dimensão e capacidade de fogo. Com efeito, à entrada para o século XX, discutia-se bastante na Grã-Bretanha a opção entre, por um lado, couraçados de grande tonelagem e armados com peças de maior calibre e, por outro lado, cruzadores de tonelagem inferior e com peças de menor calibre. As ideias de Mahan ajudaram os defensores dos couraçados a levar por diante a sua aposta, que veio a culminar na construção do couraçado gigante *Dreadnought*, em 1906.

Não obstante e apesar do sucesso obtido por Mahan no Reino Unido, não se pode dizer que as suas ideias tenham alterado significativamente o rumo da política naval britânica. De facto, um ano antes da publicação da obra capital de Mahan, o Parlamento Britânico já tinha aprovado o *Naval Defence Act* de 1889, que estabelecia que o número de couraçados da *Royal Navy* teria que ser igual a, pelo menos, o número de couraçados das duas maiores marinhas a seguir à britânica, que na altura eram a francesa e a russa. Essa legislação resultou na construção de 10 couraçados até 1894, mas as outras potências europeias não quiseram ficar para trás e, rapidamente, se iniciou uma corrida ao armamento naval por toda a Europa (com reflexos também nos EUA e no Japão).

ALEMANHA

Entretanto, o outro grande protagonista dessa corrida viria a ser a Alemanha, que foi o país europeu onde Mahan teve maior influência. Curiosamente, a publicação de *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, ocorreu dois meses depois do kaiser Guilherme II ter dispensado o chanceler Otto von Bismarck, em grande parte devido à sua insistência obstinada em que a Alemanha continuasse (apenas) uma potência continental. O kaiser possuía ascendência inglesa e desde novo que se deixara impressionar e seduzir pela grandeza marítima britânica e pelo poder da *Royal Navy*. O livro de Mahan – bem como o contacto de Guilherme II com o então comandante do USS *Chicago* em 1893, durante a visita deste ao Reino Unido – reforçaram a convicção do Imperador Alemão de que o caminho do seu país para a grandeza global passava pela expansão ultramarina, assente numa marinha dominadora, cujo centro de gravidade seriam poderosos couraçados. Um telegrama do kaiser para um amigo, datado de maio de 1894, é bem revelador: “Eu não estou apenas a ler, mas a devorar o livro do comandante Mahan (...) e estou a tentar decorá-lo. É uma obra de primeira categoria e um clássico em todos os aspectos. Está a bordo de todos os meus navios e é constantemente citado pelos meus comandantes e oficiais”.

Além do kaiser, o outro grande navalista alemão foi o almirante Alfred von Tirpitz, Secretário de Estado da Marinha desde 1897 até 1916. Quando tomou posse, a Marinha Alemã era a quarta maior da Europa, mas Tirpitz empreendeu um vasto programa de edificação de capacidades navais (com grande enfoque em couraçados), que visava desafiar o poder britânico e que viria a levar a *Kaiserliche Marine* ao segundo lugar no *ranking* das maiores marinhas, apenas atrás da *Royal Navy*, na alvorada da Grande Guerra.

Tirpitz escreveu nas suas memórias que a sua política e a sua estratégia naval foram concebidas e implementadas independentemente de Mahan e que só mais tarde, quando leu os seus livros, é que ficou surpreendido com a “extraordinária coincidência” de ideias. É impossível saber se foi mesmo assim ou não, até porque Tirpitz tinha alguma tendência para exagerar na



Kaiser Guilherme II, Almirante von Tirpitz e Marechal Von Moltke (1912)

sua capacidade de discernimento e no seu papel no desenvolvimento naval germânico. De qualquer maneira, é inegável que, além da forte influência exercida no kaiser, os livros de Mahan ajudaram a criar, entre a classe política e a população, condições favoráveis à aprovação e implementação dos arrojados planos genéticos de Tirpitz.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em resumo, pode dizer-se que os livros e as ideias de Mahan funcionaram como catalisadores de ambiciosos programas de reequipamento naval no período que precedeu a Grande Guerra, mas é importante acentuar que tal decorreu num quadro de políticas imperialistas, expansionistas e militaristas que teriam provocado a expansão naval mesmo na ausência de Mahan.

Nessa ótica, pode afirmar-se que as ideias de Mahan são, em grande medida, o resultado e o produto das grandes macropolíticas que estavam em voga. E foi exatamente por estar alinhado com as tendências macropolíticas do momento que o pensamento de Mahan teve o sucesso que teve, ajudando à consecução de uma verdadeira corrida global ao armamento naval, que fez com que se construíssem mais navios entre 1898 e 1914 do que em qualquer outro período da história. Por isso, muitos autores consideram que as suas ideias tiveram o efeito indesejado de contribuir para provocar a Grande Guerra. O diplomata e historiador Sir Charles Webster defendia mesmo que Mahan fora uma das causas desse conflito, mas esta conclusão é obviamente hiperbólica, pois as causas para a guerra foram bem mais complexas. Porém, a realidade é que Mahan acordou as consciências navais de líderes políticos um pouco por todo o mundo, estimulando e fomentando a corrida ao armamento naval que antecedeu a Grande Guerra.



NRP **BÉRRIO**

UM QUARTO DE SÉCULO A NAVEGAR SOB PAVILHÃO LUSO



Após cumprir 88 dias de missão, a maior de sempre atribuída enquanto Navio da República Portuguesa, o *Bérrio* atracou na Base Naval de Lisboa (BNL) em 31 de março de 2018, dia em que passaram 25 anos desde a cerimónia solene de entrega do RFA Blue Rover¹ pela Marinha britânica e decorrente do aumento ao efetivo dos navios da Armada, como unidade naval do tipo navio-petroleiro², sendo-lhe atribuído o nome de *Bérrio*.

Herdeiro de outros dois navios, que no passado erigiram este nome, a caravela³ comandada por Nicolau Coelho da Armada de Vasco da Gama, que descobriu o caminho marítimo para a Índia no século XV, que segundo reza a história foi o primeiro navio a chegar ao Tejo na viagem de regresso, em 10 de julho de 1499. Tendo também dado nome a um navio auxiliar que serviu a Marinha entre 1897 e 1947, primeiro como rebocador armado e posteriormente como navio hidrográfico.

Presentemente, continua a cumprir missões multitarefa, de distintas vertentes de execução: da política, da diplomática, das operações, da estratégia, da segurança internacional, da cultura e da economia, que se pautam como desafiantes mas também como potenciadores de uma aprendizagem contínua, que habilita os homens e mulheres⁴ que aqui prestam serviço a continuar a operar este singular navio. Nestes 25 anos de ação, o navio tem cumprido múltiplas missões em águas nacionais e fora de área, com incidência no Atlântico Norte, no Mar Mediterrâneo e em águas de África.

Neste quarto de século notam-se algumas missões âncora que definem o amplo emprego do navio e subsidiam a memória de toda a atividade operacional desenvolvida. A navegação inicial, como NRP *Bérrio*, ocorreu de 6 para 7 de abril de 1993 do porto de Portsmouth para Falmouth, onde efetuou alguns fabricos. A viagem rumo a Lisboa iniciou-se em 20 de maio, tendo atracado pela primeira vez no cais de honra da BNL em 25 de maio. Seguiu-se um Plano de Treino Básico, desde 28 de junho, para adestramento da guarnição e a participação no Dia da Marinha em Setúbal. A primeira missão foras das águas continentais ocorreu no período de 19 a 31 de julho, para o *Summer Train* 93 e apoio logístico ao Arquipélago da Madeira, tendo atracado no porto do Funchal de 27 a 29 de maio do mesmo mês.

A primeira missão fora de área ocorreu em setembro de 1995 e levou o navio até ao mar Mediterrâneo, para participar na

Operação *SHARP GUARD*, no mar Adriático, cooperando no reabastecimento dos navios da STANAVFORLANT⁵, empenhada nas operações de embargo às antigas repúblicas da Jugoslávia. Nesta ocasião o navio praticou diversos portos daquela área geográfica, nomeadamente Creta, Corfu, Brindisi e Toulon. No regresso desta missão realizou-se a bordo, em 18 de outubro de 1995, um evento desportivo, que se pondera único num navio de guerra, a realização de uma meia maratona, numa distância de 21.097,5 metros, que se converteu em 75 voltas ao navio, num percurso previamente medido e definido, que contou com a participação à partida de 19 elementos da guarnição, tendo seis terminado a distância regulamentar. Como curiosidade releva-se que o primeiro⁶ concluiu o percurso em 01h47m16s.

As dimensões e características do navio potenciam a atividade física, mesmo quando a navegar, o que se tem observado ao longo das missões, em que a corrida à volta do convés de voo ou os exercícios em grupo são prática corrente entre a guarnição. Esta apetência pela educação física foi premiada, recentemente, com a concessão ao *Bérrio*, pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, do prémio de Valor Físico para Unidade Naval, por se ter destacado nos resultados obtidos nas provas de aptidão física e no fomento da prática de atividade física e desportiva durante o ano de 2017.

O *Bérrio* voltou a cruzar o Estreito de Gibraltar, em maio de 1996, em missão de apoio logístico ao Exército, tendo, em envolvente de guerra civil na Croácia, atracado no porto de Ploce, a sul de Split, para desembarque de diversos materiais. Posteriormente, voltou a navegar naquele mar, no âmbito da viagem de instrução de cadetes do 4º ano do curso "VALM Pereira Crespo", em abril de 2009, inserido no "European Cadet Training 2009" da Marinha francesa, atracando em Civitavecchia – Itália e Cartagena – Espanha e fundeando em Toulon – França.

Ao longo do seu tempo de vida ao serviço de Portugal, o *Bérrio* tem sido empenhado na generalidade dos exercícios nacionais,

em cerimónias comemorativas como o Dia da Marinha e o Dia de Portugal, bem como inúmeras demonstrações navais. Participou em diversas ações multinacionais, destacando-se: a atribuição à EUROMARFOR, em abril de 2000, praticando alguns portos espanhóis⁷, Southampton no Reino Unido e Den Helder na Holanda e em junho do mesmo ano no EOLO, em que esteve fundeado em águas espanholas de Almeria e Retin.

Durante este quarto de século, o *Bérrio* navegou com pavilhão Luso⁸ mais de 23.000 horas sob a égide de 12 comandantes e centenas de oficiais, sargentos e praças, que ao longo do tempo deram o seu melhor para percorrer uma distância superior a 230.000 milhas náuticas, perfazendo mais de 1.300 operações de reabastecimento no mar a unidades navais e de Marinhas Aliadas.

Desde início, para além da missão nuclear de reabastecimento da esquadra, o navio foi visto como capaz de cumprir outro tipo de missões de sustentação logística e projeção de força, como navio-chefe⁹ em missões de baixa intensidade ou em apoio a populações em zona de catástrofe ou sinistrada¹⁰, com transporte e colocação de meios materiais e humanos para esse fim.

Para estar pronto e disponível para o cumprimento das missões atribuídas, o *Bérrio* tem sido treinado e avaliado, ao longo do tempo, em diversas ações nacionais, mas também ao nível externo. As participações no *Safety Training*, em 1994, e no *Operational Sea Training (OST)* da Marinha inglesa, em 1997 e 2004, com apreciação muito satisfatória, foram momentos de demonstração das capacidades do navio, igualmente, sob olhar externo. Ainda nesta matéria o navio participou, em colaboração com a Marinha do Reino de Espanha, em 2013, no aprontamento, na área de Cádiz, de algumas unidades navais espanholas¹¹, atracando por diversas vezes na Base Naval de Rota, sendo recorrente a colaboração no treino e avaliação das unidades navais nacionais.

A primeira incursão em águas do continente africano ocorreu em 1998 durante uma crise interna na Guiné-Bissau, em que foi empenhada uma força naval¹² para resgate de cidadãos nacionais e de países amigos (Operação Crocodilo). Em 2012, na decorrência de outra situação de crise, no mesmo país, em que foram enviados para a área alguns navios nacionais (Operação Manatim)¹³. Mais recentemente, no âmbito da Iniciativa Mar Aberto 2017 e 2018, o *Bérrio* navegou em águas do continente africano, atravessando, pela primeira vez com a bandeira das quinas, o

COMANDANTES

CFR Soares de Sousa	31MAR93 - 08AGO94
CFR Jorge Guerra	08AGO94 - 21NOV96
CFR Rodrigues Cancela	21NOV96 - 29JUN99
CFR Saldanha Junceiro	29JUN99 - 17OUT00
CFR Vargas de Matos	17OUT00 - 30ABR04
CFR Oliveira Silva	30ABR04 - 06JUL06
CFR Neves Correia	06JUL06 - 12DEZ07
CFR Arrifana Horta	12DEZ07 - 04NOV10
CFR Dias Correia	04NOV10 - 05SET13
CFR Valente Tinoco	05SET13 - 20JUL15
CFR Almeida Pereira	20JUL15 - 13SET17
CFR Costa Cabral	13SET17 - ...

paralelo do Equador, *cortando*, conforme tradição naval, a linha que divide os dois hemisférios, pintando as buzinas de vermelho e recebendo o Rei dos Mares. Neste continente o navio praticou os portos¹⁴ dos seguintes países: Guiné-Bissau, Cabo Verde, Senegal, Gana, Costa do Marfim e São Tomé e Príncipe.

Embora a vetustez do material já não permita atingir a velocidade e o dinamismo evidenciados quando mais jovem, o navio continua capaz de cumprir as missões atribuídas de forma garbosa ao serviço da Marinha, tendo contribuído para esse fim e continuando, sempre, a ser fator basilar da competência operacional, as guarnições que por ele passaram e que de forma treinada e motivada, sempre capacitaram o cumprimento da missão com adequados padrões de proficiência no desempenho e segurança na operação da plataforma, de modo a alcançar de forma sustentada os objetivos determinados.

Após 25 anos de serviço, o NRP *Bérrio* mantém-se pronto e disponível para o serviço da Armada, em particular, e de Portugal como um todo.

Colaboração do **COMANDO DO NRP BÉRRIO**

Notas:

¹ Navio ao serviço da Royal Fleet Navy desde 15 de julho de 1970, construído nos estaleiros Swan Hunter, em Hebburn-on-Tyne. Foi lançado à água em 11 de novembro de 1969, tendo como madrinha D^a. Mary Haynes, filha e esposa de Marinheiros.

² Publicado no Diário da República, II Série, n.º 77, de 01 de abril de 1993, pelo Ministério da Defesa Nacional.

³ Assim batizada por ter sido armada por D. Manuel Bérrio.

⁴ O *Bérrio* foi o primeiro navio da esquadra a receber na sua lotação normal cinco militares do género feminino, da primeira incorporação, em 09 de dezembro de 1993.

⁵ Comandada de CALM Reis Rodrigues.

⁶ 1TEN AN Gaspar Pereira.

⁷ Atracado – Cádiz; Fundeado – Matalascañas e La Antilla.

⁸ Os símbolos hierárquicos foram concedidos por despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada de 11 de junho de 1993, publicado na Ordem da Armada 1ª Série de 11 de agosto de 1993.

⁹ e.g. Empenhamento como navio-chefe da Força Naval Portuguesa no exercício Lusitano 17, que decorreu na Ilha Terceira – Açores.

¹⁰ Recentemente foram efetuados treinos desta área de intervenção na cidade da Praia em Cabo Verde e Ponta Delgada nos Açores.

¹¹ ESPS *Navarra* e ESPS *Reiña Sofia*.

¹² Constituída para além do *Bérrio*, pela fragata *Vasco da Gama* e pelas corvetas *João Coutinho* e *Honório Barreto*.

¹³ Período de 15 de abril a 15 de maio de 2012 – NRP *Bérrio*, NRP *Corte-Real*, NRP *Batista de Andrade*.

¹⁴ Atracado ou fundeado.



NRP *ÁLVARES CABRAL*

OPERAÇÃO *THEMIS* DA AGÊNCIA EUROPEIA FRONTEX



Foto NRP Álvares Cabral

No seguimento do cumprimento dos acordos internacionais assumidos pelo Estado português, no âmbito da União Europeia e da Agência Europeia FRONTEX¹, foi disponibilizado através da Marinha portuguesa mais um meio para colaborar com esta Agência, desta feita a fragata *Álvares Cabral*, que participou na Operação *THEMIS*, no Mediterrâneo Central, no período de 15 de julho a 24 de setembro. Com efeito, desde o início de 2018, a Marinha já apoiou a Agência FRONTEX através dos empenhamentos das fragatas *Álvares Cabral* e *D. Francisco de Almeida*, no 2º trimestre do ano, e ainda do navio patrulha *Douro*, o qual se encontrou na área de operações desde meados de agosto até ao início de outubro.

Por forma a apoiar os países do sul mais afetados por esta vaga migratória, como são o caso da Espanha, Itália e Grécia, foram criadas áreas marítimas onde se desenvolvem operações conjuntas coordenadas sob a égide da FRONTEX, em que os Estados Membros são convidados a participar, reforçando assim a cooperação Europeia.

Neste contexto, salienta-se que, em 2017, a Agência Europeia FRONTEX, através dos meios dos países em apoio, participou no salvamento marítimo de cerca de 38 000 pessoas nas operações em Itália, Grécia e Espanha.

INTEGRAÇÃO NA OPERAÇÃO *THEMIS*

O NRP *Álvares Cabral* largou da Base Naval de Lisboa (BNL) no dia 15 de julho em direção ao Mediterrâneo Central para integrar a Operação *THEMIS*, em apoio à Agência FRONTEX. O navio regressou após ter cumprido 72 dias de missão e cerca de 1005 horas de patrulha nas áreas de operações, com o objetivo de contribuir para o controlo da rota de migração irregular em direção às fronteiras externas da União Europeia, apoiando o combate ao tráfico de seres humanos e das redes criminosas transnacionais.

O NRP *Álvares Cabral* cumpriu esta missão com uma guarnição base de 135 militares, tendo embarcado, por forma a complementar as valências da guarnição para o cumprimento de uma missão desta natureza, uma equipa reforçada do pelotão de abordagem do Corpo de Fuzileiros, constituída por 9 militares fuzileiros, uma equipa de 2 mergulhadores do Destacamento de Mergulhadores Sapadores nº 2 e uma equipa médica reforçada, constituída por um médico e dois enfermeiros.

Em apoio, embarcaram ainda dois inspetores do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), em representação da autoridade nacional para o controlo das pessoas nas fronteiras, prevenção e combate à criminalidade relacionada com a imigração ilegal e tráfico de seres humanos, assim como dois Oficiais de Ligação italianos da *Guardia di Finanza* e da *Guardia Costiera*, estes últimos embarcado apenas em Itália.

No início do ano, a anterior Operação *TRITON*, que se encontrava em operação no Mediterrâneo desde 2014, deu lugar à Operação *THEMIS*, a qual cobre as rotas marítimas de migração provenientes da Argélia, Tunísia, Líbia, Egito, Turquia e Albânia.

MUDANÇA DE GOVERNO EM ITÁLIA

No 1 de junho, com a ascensão ao Governo do Líder do partido *Liga*, *Matteo Salvini*, o qual foi nomeado Vice-Primeiro-Ministro e Ministro do Interior no governo liderado por *Giuseppe Conte*, verificou-se uma inflexão na política de controlo migratório em Itália, com a adoção de várias medidas internas para bloquear esta rota migratória com entrada em Itália. Entre outras linhas de ação, as medidas para redução do fluxo de migrantes em território italiano levaram ao encerramento de todos os portos italianos a embarcações de Organizações Não Governamentais – ONG (tais como os navios *Open Arms* e *Aquarius*) envolvidas no salvamento e resgate de migrantes no mar, e inclusive imposto vários entraves ao desembarque em território italiano de migrantes

resgatados no mar, quer por navios do próprio estado italiano (da *Guardia Costiera* não integrados na JO THEMIS – *Diciotti*), quer por meios da FRONTEX (o HMC *Protector*, da Guarda Costeira do Reino Unido). Situações amplamente divulgadas por diversos Órgãos de Comunicação Social.

Esta política de clausura dos Portos italianos foi acompanhada por uma política de repatriações mais ativa e de vários esforços no sentido de devolver capacidades à Guarda Costeira e Marinha líbias com o objetivo de restaurar a Região de Busca e Salvamento de Trípoli, devolvendo assim à Líbia a responsabilidade internacional de Busca e Salvamento Marítimo na sua área de responsabilidade, diminuindo o fluxo migratório proveniente da Líbia. Todas estas ações têm sido acompanhadas por uma política de comunicação muito ativa.

72 DIAS DE MISSÃO

Após a largada de Lisboa no dia 15 de julho, o navio realizou uma paragem no porto de Toulon, em França, para apoio logístico à força de fuzileiros nacional envolvida na Operação *CORYMBE*², em cooperação com a Marinha francesa. Após esta paragem logística, o navio atracou no porto de Catânia, na Sicília (Itália), onde embarcaram os oficiais de ligação italianos. Durante este trânsito, o NRP *Álvares Cabral* focou-se em treinar a sua guarnição nos procedimentos, processos e funções que envolvem a Condição Especial “2C” – Recolha de migrantes irregulares no mar.

Decorrente das posições políticas italianas para controlo desta rota migratória e de vários outros fatores operacionais, e apesar da vastidão da área de operações, a principal zona de patrulha atribuída ao navio pela agência FRONTEX foi centrada a Leste da Sicília e a Sudeste de Itália Continental, cobrindo essencialmente a rota utilizada por embarcações provenientes da Grécia e da Turquia, rota de muito menor atividade de migração que as demais rotas no Mediterrâneo central (como p. ex. a rota entre a Tunísia/Líbia e a ilha de Lampedusa e Pantelleria, no Sul de Itália).

Em 26 de julho, a 75 milhas náuticas da costa Leste da Sicília, a *Álvares Cabral* intercetou e prestou assistência a um veleiro que se encontrava em perigo, envolvido no transporte de migrantes irregulares e sobrelotado com 51 migrantes irregulares de origem iraniana, entre os quais uma mulher e um bebé e 3 crianças com idades inferiores a dez anos. O navio prestou apoio aos migrantes fornecendo água e garantindo a sua segurança até à sua recolha por parte de uma embarcação da Guarda Costeira italiana que chegou ao local do incidente algumas horas depois.

Posteriormente, o navio foi empenhado em várias ações de controlo dos fluxos de migração irregular, combate ao tráfico de seres humanos e às redes criminosas transnacionais no espaço do Mediterrâneo central. No total durante os 72 dias de missão, o navio navegou mais de 1200 horas percorrendo um total de mais de 13 000 milhas náuticas. Como resultado de vários fatores, alguns deles já abordados neste artigo, durante o período em que a *Álvares Cabral* esteve envolvida na Operação *THEMIS* verificou-se uma redução efetiva, em cerca de 85%, no número de migrante que fizeram uso da rota migratória do Mediterrâneo central, face à média do ano anterior.

Durante a missão o navio teve a necessidade de efetuar seis pausas operacionais para apoio logístico e descanso da guarnição, maioritariamente em portos da Sicília, com exceção de duas paragens, uma em Taranto e outra em Brindisi, na região da Apúlia, Sul de Itália. Numa destas pausas operacionais, atracado no Porto de Catânia de 23 a 26 de agosto, ocorreram várias manifestações junto ao navio contra a decisão do Ministro do Interior italiano em não autorizar o desembarque de cerca de 160 migrantes que se encontravam a bordo do navio da Guarda Costeira *Diciotti*. Com efeito, recorde-se que este navio salvou, a 16 de agosto, 177 migrantes tendo permanecido cinco dias no



mar até atracar, a 20 de agosto, no porto de Catânia sem que tenha sido dada autorização para o seu desembarque. A 22 de agosto desembarcaram 27 menores, com idades entre os 14 e os 17 anos, tendo após estas manifestações sido autorizado o desembarque de todos os migrantes.

EM APOIO À OPERAÇÃO SEA GUARDIAN DA NATO

A Operação *SEA GUARDIAN* (OSG) resulta da alteração da Operação *ACTIVE ENDEAVOUR*³ para uma *Non-Article 5 Maritime Security Operation*, em virtude da manifesta alteração da situação operacional no Mediterrâneo, uma vez que o esforço da missão no combate ao terrorismo tem vindo a ser substituído por atividades e tarefas no âmbito da segurança marítima e liberdade de navegação.

Paralelamente à participação na Operação *THEMIS* em apoio à Agência FRONTEX, o NRP *Álvares Cabral* esteve ainda envolvido, na modalidade de apoio associado, na Operação *SEA GUARDIAN* da NATO, tendo monitorizado milhares de navios durante os 61 dias que passou no Mediterrâneo Central e Ocidental, levando ao relato detalhado de mais de um milhar de navios, contribuindo assim para um aumento do conhecimento situacional marítimo no seio da Aliança Atlântica e para a determinação dos ‘padrões de vida’ da navegação naquela zona do globo.

CONCLUSÃO

O NRP *Álvares Cabral* cumpriu 1005 horas de patrulha nas áreas da Agência FRONTEX, assegurando os compromissos assumidos por Portugal no âmbito do controlo dos fluxos de migração irregular em direção às fronteiras externas da União Europeia, combate ao tráfico de seres humanos e às redes criminosas transnacionais no espaço do Mediterrâneo central, tendo cumprido Portugal no mar, dando provas da relevância e utilidade da instituição militar para Portugal e para os portugueses no contexto da segurança europeia.

Na memória dos 151 militares da guarnição do NRP *Álvares Cabral* fica não só o seu singelo contributo para a redução substancial do fluxo migratório nesta fronteira externa da União Europeia, mas sobretudo a assistência prestada aos 51 migrantes a bordo do veleiro *Berel* na madrugada de 26 de julho.

Colaboração do **COMANDO DO NRP ÁLVARES CABRAL**

Notas:

¹ Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira (FRONTEX)

² A operação *CORYMBE* é uma missão de presença quase permanente das Forças Armadas francesas no Golfo da Guiné, que visa por um lado, proteger os interesses nacionais nesta zona do globo e por outro, contribuir para a diminuição da insegurança marítima, ajudando as marinhas da região no reforço das suas capacidades de intervenção nas áreas de segurança e vigilância marítima.

³ Esta operação, decorreu entre 2001 e 2005 no Mediterrâneo tendo como finalidade o combate às atividades associadas ao terrorismo.

ESQUADRILHA DE HELICÓPTEROS

25 ANOS DE HISTÓRIA



Foto NRP Alvaros Cabral



EDIFICAÇÃO

A Esquadilha de Helicópteros (EH) foi criada em 8 de junho de 1993, data da sua ativação oficial, conforme o despacho nº 40/93 do CEMA, de 2 de junho. Porém, o processo para a sua criação iniciou-se no final dos anos 80, com a assinatura, em 1986, do contrato de construção das fragatas classe *Vasco da Gama*. Este facto desencadeou a transformação da Esquadra no início dos anos 90 do século passado e permitiu o embarque de helicópteros, algo inusitado na nossa Marinha.

O ambicioso processo de dotar a Marinha portuguesa da capacidade para operar com meios aéreos iniciou-se em agosto de 1988, com a ida de dois oficiais para o Reino Unido para realizar o curso de *Air Engineer Officer* no *Royal Naval Engineering College*, passando pelo início do primeiro curso de pilotagem a 8 de janeiro de 1990 e do primeiro curso de manutenção para sargentos técnicos em outubro de 1991, ambos administrados pela Força Aérea Portuguesa (FAP). Com o processo de decisão sobre a futura aeronave concluído e com estes cursos a decorrer, iniciou-se então, em meados de 1992, a construção das instalações da EH, na Base Aérea Nº 6, no Montijo. Mais tarde, a 1 de junho de 1993, foi estabelecido um protocolo com a FAP onde ficou definido o apoio em áreas como o serviço de aeródromo, a formação e a prevenção de acidentes.

Todo este primeiro momento culminou com a inauguração da EH a 24 de setembro de 1993 pelo professor doutor Aníbal Cavaco Silva, então Primeiro-Ministro, sendo o seu primeiro Comandante o CFR Saldanha Lopes. A partir dessa ocasião, e em apenas dois anos de existência, adquiriu a capacidade operacional completa e começou a desempenhar missões a bordo das fragatas, iniciando desta forma intensa atividade operacional que perdura até aos dias de hoje.

A EH tem como missão principal o aprontamento de destacamentos de helicópteros, unidades operacionais constituídas por 13 elementos, para a operação como meios orgânicos a partir de fragatas, algo que obedece a um rigoroso processo de aprontamento de pessoal e material. No entanto, a sua missão não se restringe apenas a este aprontamento pois a formação e o treino do pessoal, quer da Unidade quer da Esquadra, são peça fundamental no cumprimento da missão principal.

UTILIDADE OPERACIONAL

O seu primeiro destacamento desempenhou missões maioritariamente ligadas à luta antissubmarina (ASW), tarefas em que o *Lynx* revelou ser uma plataforma de excelência, tendo catapultado os padrões de operação nacionais nesta área para níveis idênticos aos dos seus aliados da NATO.

Mas o papel dos destacamentos de helicópteros nunca se restringiu apenas ao teatro ASW, versatilidade esta que se revelou logo nos seus primeiros anos de existência. No embargo de armas à ex-Jugoslávia, a operação *Sharp Guard*, sua primeira missão de empenho operacional, o *Lynx* foi empregue em missões de interdição marítima, realizando a inserção de equipas de vistoria a bordo de navios suspeitos.

O emprego operacional dos *Lynx* continuou e, em 1998, na revolta armada em Guiné-Bissau, os destacamentos a bordo da força naval portuguesa participaram nas missões *Crocodilo* e *Falcão*, tendo como papel primordial na execução de operações de evacuação de não combatentes e de manutenção da paz. Este tipo de missões operacionais repetiu-se mais tarde em 1999 e 2000, desta vez em Timor Leste, apoiando as tarefas de manutenção da paz INTERFET e UNTAET da ONU.

Com as atividades de pirataria na Somália, intensificou-se a participação da Marinha portuguesa nas operações de segurança marítima. Desde 2009 e até 2013 os *Lynx* participaram nas operações *Allied Protector*, *Ocean Shield* e *Atalanta*, o que implicou dotar a aeronave com armamento adequado para o efeito, tendo sido adquirida a metralhadora M3M de 12.7mm.

Desde então, os *Lynx* continuam a ser ativamente empregues em missões no âmbito NATO, ONU e UE, assim como de cariz puramente nacional, quer seja no âmbito de forças militares nacionais quer seja em operações para repressão de ilícitos marítimos em colaboração com outros agentes do Estado.

Hoje, e apesar de manter a matriz ASW como enfoque principal, o leque de missões atribuíveis é de tal forma diversificado que abrange tarefas associadas ao conflito convencional e não convencional, à segurança marítima, ao transporte logístico, à diplomacia naval e às operações interagência, tornando a existência da Unidade que os gera como fundamental.

MATURIDADE

A realização destas missões necessita imperiosamente de pessoal especializado na área. Para isto a EH conta com um Centro de Instrução próprio, a que podemos chamar a Escola da Aviação na Marinha, integrado no seu Sistema de Formação Profissional e que forma todos os militares envolvidos nas operações de voo, incluindo aqueles que pertencem aos navios e fuzileiros.

Com esta formação teórico-prática, aliada à experiência profissional anterior, os conhecimentos e as competências necessárias para o desempenho das tarefas dos militares da EH são fortalecidos com uma vincada cultura aeronáutica de rigor e segurança, igualmente adquirida com a vivência na Unidade.

Para além deste Centro, releve-se, igualmente, a existência de Doutrina e Organização distintas, o Treino particular pelo ambiente onde opera, a utilização de Material muito específico e diferenciado, ser uma unidade de referência dando-lhe a Liderança nas operações aéreas na Marinha, possuir Pessoal com formação e cargos muito próprios, usufruir de Infraestruturas únicas com a particularidade de serem des-

localizadas numa Base da FAP, e de favorecer a Interoperabilidade entre entidades permitindo-lhe operar com navios e esquadras aéreas de outras Marinhas.

Após 25 anos de existência, por esta unidade passaram mais de 425 militares, que permitiram criar 26 destacamentos de voo, que levaram a Cruz de Cristo a 113 portos em 52 países, e voaram cerca de 23.000 horas em segurança. As pessoas e o conhecimento residente são o pilar que permitiu que a EH atingisse a sua maturidade. Mas esta maturidade em nada se traduz em estagnação. Pelo contrário, ao longo das próximas décadas, perspetivavam-se desafios que promovem o interesse e relevância de manter a aviação naval, contribuindo também desta forma para que Portugal use o mar.

INOVAÇÃO

Com efeito, a receção em 2019 do primeiro modernizado *Lynx* MK95A será determinante para a manutenção desta capacidade na Marinha e dar continuidade ao padrão operacional atingido, até que se encontre forma de viabilizar a aquisição de novas aeronaves. O desenvolvimento tecnológico subjacente à futura frota de helicópteros estará sempre associado à transformação da Esquadra.

Mas o facto inovador de grande relevância será a receção de veículos aéreos não tripulados e a constituição dos destacamentos previstos no Sistema de Forças, fortalecendo desta forma a sua atuação, o que abrirá uma nova página na história da Unidade e da Marinha, tornando-a uma esquadrilha dual, eventualmente, a Esquadrilha de Aviação Naval.

Colaboração da **ESQUADRILHA DE HELICÓPTEROS**



Foto WO C. ARTIGUES

DEPARTAMENTO MARÍTIMO DO SUL DO PASSADO AO PRESENTE

Foi por volta de 1839 a primeira vez que a expressão “autoridade marítima” surgiu em diplomas legais, designando o conjunto dos órgãos com atribuições e competências relativos ao exercício da autoridade do Estado no mar (Patrões-mores, Cabos de mar, Guardas de lastro, Capitães dos Portos, Chefes de Divisão ou Departamentos Marítimos, Intendentes de Marinha e outros). Originalmente a Autoridade Marítima, enquanto serviço ou estrutura orgânica, assentava sobretudo na autoridade das seguintes figuras: Do Patrão-mor, criado no séc. XVI, em regra um Oficial da Armada, por proposta do Conselho do Almirantado; Do Intendente de Marinha, também Oficial da Armada, cuja origem está no Intendente dos Armazéns de Guiné e Índia, ligado ao Arsenal de Marinha; Do Capitão do Porto, cargo na sua origem de cariz honorífico e civil, criado provavelmente em 1808, como efeito indireto das Invasões Francesas, e a partir de 1839 quase sempre ocupado por um Oficial da Armada. Os primeiros Capitães do Porto a existir foram em Olhão e Faro, em 1808, e em Setúbal, em 1810.

Em 1839 foi elaborado o primeiro diploma legal, o “Regulamento para a Polícia dos Portos (RPP)”, que definiu, entre outras coisas, a orgânica e as funções dos Patrões-mores, dos Capitães do Porto e dos Comandantes de Divisão Marítima. Em termos de organização territorial, o RPP dividiu a costa continental em 3 Divisões Marítimas e em 13 Capitania: a Divisão Marítima do Norte, a Divisão Marítima do Centro e a Divisão Marítima do Sul. Relativamente ao Sul, esta era chefiada pelo Intendente de Marinha de Faro, com jurisdição do Cabo de S. Vicente ao Rio Guadiana. Dela dependiam hierarquicamente 5 Capitania, cada uma chefiada por um Capitão do Porto: Capitania do porto de Lagos, a Capitania do porto de Portimão, Capitania do porto de Faro, sendo o Capitão do porto de Faro por inerência o Intendente de Marinha, Capitania do porto de Tavira e Capitania do Porto de Vila Real de Santo António.

Em 1851, fruto de alterações à reforma do modelo de Autoridade Marítima posto em vigor pelo RPP, foram efetuadas algumas alterações, com destaque para os seguintes aspetos: As Divisões Marítimas criadas anteriormente passaram a designar-se Departamentos Marítimos, sendo cada um presidido por um Intendente de Marinha, subordinado ao Major-General da Armada; Os Departamentos Marítimos foram divididos em “distritos marítimos”, cada um chefiado por um Capitão do Porto, o qual tinha ainda “delegados de marinha” na sua dependência hierárquica; Mantiveram-se o número, as designações, as atribuições, as competências e os limites geográficos das Capitania existentes.

Poucos anos depois, em 1859, uma nova alteração vem aprovar o “Regulamento da Matrícula e Recrutamento Marítimo”, e dele se destacam as seguintes alterações: Dividiu a costa em 4 Departamentos Marítimos, Norte, Centro, Sul e Açores, cada um chefiado por um Intendente de Marinha, e em 13 Distritos Marítimos, cada um chefiado por um Chefe de Distrito ou Capitão do Porto, e os Distritos em Delegações, cada uma chefiada por um Chefe de Delegação, todos oficiais da Armada. No que concerne ao Departamento Marítimo do Sul, passaram a existir os seguintes Distritos Marítimos: Lagos, Portimão, Faro (Delegação em Odemira), Tavira e Vila Real de Santo António. O Intendente de Marinha de Faro é também Chefe do Distrito Marítimo de Faro.



Em 1882 iniciou-se uma nova reforma que substituiu o RPP. A reforma concretizou-se em 1884 e aprovou o “Regulamento geral das capitania, serviço e polícia dos portos do reino e ilhas adjacentes” ou o “Regulamento Geral das Capitania” (RGC-1884). Desta reforma destaca-se o seguinte: Mudou a designação dos Intendentes de Marinha para “Chefe de Departamento Marítimo” (CDM); Manteve a acumulação de cargos por inerência em Lisboa, Porto e Faro, mas colocou os CDM na dependência hierárquica do Diretor-geral da Marinha (DGM); Criou a Capitania do porto de Olhão; Formalizou a criação de Delegações Marítimas nas Capitania existentes. No Sul foi criada a Delegação Marítima de Albufeira.

Dez anos depois, uma nova reforma criou um novo “Regulamento geral das capitania, serviço e polícia dos portos do reino e ilhas adjacentes” (RGC-1892), do qual importa destacar o seguinte: Manteve a organização geral e as designações fixadas no RGC-1884; Criou a Delegação Marítima da Fuzeta; Atribuiu ao Inspetor do Arsenal de Marinha as funções de CDM Centro por inerência, tendo um oficial adjunto que era o Capitão do porto de Lisboa, mas manteve a acumulação de cargos por inerência no Porto e em Faro; Colocou os CDM na dependência hierárquica do Conselho do Almirantado.

Com a reforma de 1914, que alterou mas não revogou o RGC-1892, devia seguir-se a regulamentação de diversos aspetos, que só em 1919 sofreram alterações significativas, das quais se destacam: Criação da Delegação Marítima de Quarteira; Clarificação da estrutura hierárquica da DGM, com a subordinação dos CDM ao DGM, dos Capitães dos portos aos CDM (exceto no caso dos Açores e da Madeira, que têm as atribuições dos CDM e ficam sob as ordens diretas do DGM), e dos Delegados Marítimos e dos Patrões-mores aos Capitães dos Portos; Elencou exaustivamente as competências dos CDM, dos Capitães dos Portos, dos Delegados Marítimos, dos Patrões-mores e dos Cabos de mar, entre outros. Aos Patrões-mores estavam atribuídas tarefas de polícia, sendo os Cabos de mar seus auxiliares.

Em 1969 realizou-se nova reforma da vertente institucional, de que se destaca o seguinte: Foram recriados os Departamentos Marítimos, como autoridades marítimas regionais, uma vez que os mesmos haviam sido extintos em 1945; Colocou os Capitães

dos Portos na direta dependência hierárquica do DGM; Mantiveram-se as Capitánias dos Portos e Delegações Marítimas existentes; Alterou-se a estrutura hierárquica da DGM, passando os CDM a depender hierarquicamente do Diretor-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo (DGSFM), os Capitães dos Portos do Intendente das Capitánias e os Delegados Marítimos dos Capitães dos Portos.

Com 80 anos, e dezenas de alterações, o RGC-1892 foi substituído, finalmente, em 1972, pelo RGC-72, aprovado e posto em vigor pelo decreto-lei n.º 265/72. Importa dele destacar os seguintes pontos: Criação da Delegação Marítima de Sagres; Atualização das atribuições das Capitánias dos Portos e das Delegações Marítimas, mas pouco dizendo a respeito dos Departamentos Marítimos e ainda menos dos CDM.

Embora extensamente alterado ou revogado por normas posteriores, o RGC-1972 ainda tem a maioria das normas em vigor. No que concerne à organização territorial, no Departamento Marítimo do Sul mantém-se a mesma organização e distribuição

de Capitánias e Delegações Marítimas. No caso das Capitánias, a última alteração significativa ocorreu em 1884, com a criação da Capitania do porto de Olhão. No caso das Delegações Marítimas, em 1972 ocorreu a última alteração, com a criação da Delegação Marítima de Sagres.

Atualmente, no Departamento Marítimo do Sul, chefiado por um Capitão-mar-e-guerra, que acumula o cargo de Capitão do porto de Faro, existem 6 Capitánias e 4 Delegações Marítimas: A Capitania do porto de Lagos, que inclui a Delegação Marítima de Sagres, a Capitania do porto de Portimão, que inclui a Delegação Marítima de Albufeira, a Capitania do porto de Faro, que inclui a Delegação Marítima da Quarteira, a Capitania do porto de Olhão, que inclui a Delegação Marítima da Fuseta, e, finalmente, a Capitania do porto de Tavira e a Capitania do porto de Vila Real de Santo António, estas chefiadas pelo mesmo Capitão do Porto.



Colaboração da **DGAM**

UM SUBMARINO, DOIS DESAFIOS

O NRP *Arpão* participou, no último verão, em duas importantes missões – a Operação *SEA GUARDIAN* e a Operação *SOPHIA*. Estas operações foram realizadas no Mediterrâneo com duas passagens no STROG (Estreito de Gibraltar) sempre muito interessantes e desafiantes nos aspetos de navegação e da segurança anti-colisão.

Mais uma vez ficou demonstrada a enorme mais-valia dos submarinos nas operações, onde a sua postura discreta e uma elevada panóplia de recursos permitem o controlo de vastas áreas marítimas.

Inquestionavelmente, a sua imprevisibilidade, discrição e letalidade tornam o submarino um instrumento credível de dissuasão militar.

Nesta patrulha, como em todas as outras, ocorreram muitos eventos, uns de natureza militar, outros mais do foro pessoal,

mas todos encarados como desafios ao submarino e à sua guarnição.

Das águas densas do Mediterrâneo, onde o submarino *Arpão* cumpriu mais duas missões no quadro das principais alianças do País, trouxemos a firme convicção que o nosso trabalho faz a diferença e que o nome de Portugal e da nossa Marinha foram realçados nos comandos da NATO e da União Europeia.

Como verdadeiro serviço sigiloso e silencioso, cumpre-nos remetermo-nos às nossas tarefas em terra, após a chegada, como se tudo continuasse sem perturbações, como o submarino fez em missão, não dando conhecimento da sua existência, mantendo-nos fieis ao lema:

“Silenciosamente ao serviço de Portugal”



Colaboração do **COMANDO NAVAL**



A GRANDE GUERRA NO MAR

100 ANOS PASSADOS

Há 100 anos terminava aquela guerra que muitos julgavam ter sido a guerra que iria acabar com todas as guerras, face aos horrores e ao número de milhões de vítimas, mortos e estropiados que tinham resultado dos cinco anos de conflito. É essa a realidade que ficou na memória do Mundo Ocidental da Grande Guerra e que, hoje, é a base das evocações que decorrem na Europa e, também, um pouco por todo o mundo.

Contudo, são poucos os que se recordam dos milhares de homens, mulheres e crianças que perderam a vida nos mares de todo o mundo, em especial no Atlântico Norte e no Mediterrâneo. Essas vítimas, que jazem em sepulturas longe da vista de quase todos, abaixo da superfície do mar, que “apagou” os vestígios dessa tragédia por vezes apenas minutos depois de ter ocorrido, têm sido muitas vezes esquecidas nas evocações que vão agora terminar. Mas, não são só os mortos no mar que têm sido esquecidos; também os que lutaram e sobreviveram à terrível ameaça que foram os “famosos” U-Boats e aos milhares de minas que foram lançadas por todos os mares do globo, incluindo em alguns locais de Portugal Continental, também têm sido negligenciados.

O que muitos se esquecem, inclusivamente os académicos, é que, apesar de apenas ter havido uma “grande” batalha no mar ao longo do conflito, a Batalha da Jutlândia, os Aliados ganharam a guerra face ao controlo que tinham dos mares. É através do mar que as então colónias das potências europeias e os países neutrais fazem chegar homens e todo o tipo de bens materiais aos teatros de operações, essenciais para a vitória final. Como também é graças ao bloqueio marítimo que os ingleses impuseram à Alemanha,

que esses mesmos bens são negados às Potências Centrais. E esses dois bloqueios são decisivos no desfecho deste conflito.

Poucas pessoas também têm a noção que o número de civis mortos durante a Grande Guerra na Alemanha, devido ao bloqueio inglês, é superior ao número de civis mortos nesse país durante a Segunda Guerra Mundial. Os terríveis bombardeamentos aéreos que a Alemanha sofre entre 1942 e 1945, matam menos pessoas do que a fome que grassa na Alemanha entre 1916 e 1918. Do mesmo modo, a não ser logo em 1914, nunca a Alemanha esteve tão perto de alcançar a vitória na guerra, como no início de 1917, quando os seus poucos U-Boats estavam a afundar nos mares mais de 800 mil toneladas por mês de navios mercantes aliados e neutrais. Ou seja, apenas um punhado de milhares de homens, tripulando o que os especialistas designam apenas como “submersíveis” pois combatiam principalmente à superfície, quase que ganharam a guerra, quando vários milhares dos seus camaradas morriam em terra para conquistar apenas alguns metros de terreno, dezenas talvez mas, raramente, milhares de metros de território.

Em Portugal, é o mar, ou antes, são os navios que nos fazem entrar, oficialmente, na guerra, como é comumente sabido. A requisição dos 70 navios alemães e, depois, dos dois navios austro-húngaros que se encontravam refugiados em portos nacionais nos três continentes, independentemente do modo como o governo republicano, de então, conseguiu levar a Inglaterra a apresentar esse pedido a Lisboa, é que levam a Alemanha e o Império Austro-húngaro a declarar guerra a Portugal a 9 de março de 1916.



Um submarino Imperial alemão em ação contra um veleiro Aliado (Coleção Allan Hunt)

Ora, em 1916, a Armada não se encontrava apetrechada para intervir neste conflito. Com meia dúzia de navios maiores que, apenas por simpatia, eram designados de cruzadores, dois, mais tarde três pequenos contratorpedeiros e duas canhoneiras mais recentes, vai destemidamente enfrentar as novas ameaças para as quais não se encontrava minimamente equipada. Não tínhamos armas nem equipamentos para combater as ameaças alemãs da época – os submersíveis ou as minas. Apenas tínhamos um único submersível, felizmente mais tarde reforçado com outros três, mas que acabaram por ter um papel reduzido na guerra, por só terem ficado muito tarde disponíveis operacionalmente. Também a nossa frota comercial – mercante e de

pesca – se encontrava muito debilitada pois, já na época, dependíamos fortemente dos navios de outras nações, em particular da Inglaterra, para nos abastecer de quase tudo, incluindo dos produtos mais básicos, como os cereais.

Para tentar colmatar essas lacunas, e à semelhança do que muitos outros países fizeram, incluindo a Inglaterra, o governo português requisitou diversas dezenas de navios e embarcações civis, utilizando-as em missões de combate, como era a guerra de minas ou a escolta de navios mercantes. Contudo, mesmo com números tão reduzidos, Portugal vai perder, por ação inimiga, cerca de 100 navios mercantes ou de pesca, dois desses navios requisitados e uma aeronave, em patrulha anti-submarina.

De todos estes meios, o cidadão normal apenas consegue visitar um, o *Rickmer Rickmers* em Hamburgo, e foi requisitado no porto da Horta em 1916. O navio vai, depois da guerra, navegar como navio escola *Sagres*. Por outro lado, e com alguma certeza, há pelo menos três outros navios requisitados que os mergulhadores podem visitar. É o caso do navio mercante *Boa Vista* (ex-*Theoder Wille*), afundado por um U-Boat na costa Ocidental francesa, e o *Patrão Lopes*, ex-*Newa*, perdido nos baixios do Bugio em 1936, após mais de 20 anos de brilhantes e inestimáveis serviço ao país como navio de salvamento. Um outro navio visitável, é o caça-minas *Roberto Ivens* (anteriormente o arrastão *Lordelo*) que se perdeu em julho de 1917, à entrada da barra de Lisboa, por acção de uma mina alemã.

Contudo, mais importante que os meios materiais, e evocações oficiais em torno



Foto CMG Augusto Salgado

O destroço do Navio de Salvamento Patrão Lopes (ex-Newa), um dos 34 navios alemães apresados no Tejo em 1916 e que faz parte do Património Cultural Subaquático da Marinha

da perda do *Roberto Ivens* e do *Augusto de Castilho*, este conflito permite-nos estudar o que nós no Centro de Investigação Naval (CINAV) designamos por “pegada cultural”. Esta chega até nós muitas vezes materializada pelas recordações, materiais ou não, dos descendentes dos que andaram e morreram no mar. Talvez por ter havido menos portugueses no mar e menos a morrer, cerca de 130, são muito menos as memórias escritas e publicadas por estes homens do mar. Contudo, essa realidade não significa que não existam memórias junto dos descendentes, como foi possível provar nos estudos

que o CINAV realizou à volta do episódio do submersível imperial alemão *U-35* na costa de Sagres, no Algarve, a 24 de abril de 1917, ou do já mencionado Navio de Salvamento *Patrão Lopes*. Resultados semelhantes também tiveram outros investigadores para o já mencionado caça-minas *Roberto Ivens*.

Essa “escassez” de informação poderia ter sido contrariada por uma ação mais ativa da nossa parte, promovendo a recolha dessas memórias de uma forma mais ativa, retribuindo a todos os familiares, por exemplo, as informações sobre os seus antepassados, que os descendentes muitas vezes desconhecem. Do mesmo modo, deveríamos ter atuado de forma também mais ativa, não só na proteção e salvaguarda dos quase 100 navios perdidos que, de uma forma “formal” passam, cumpridos 100 anos, a ser abrangidos pela Convenção da UNESCO de 2001, sobre a Proteção do Património Cultural Subaquático mas, principalmente, na sua valorização.

No fundo, a evocação destes 100 anos, deu-nos uma oportunidade única para a Marinha se aproximar, ainda mais, daqueles que fizeram a nossa história navegando, lutando e perdendo a vida, na guerra que, afinal não foi a “guerra para acabar com todas as guerras”...

Para o ano passam 80 anos do início da Segunda Guerra Mundial, talvez seja importante agarrar esta nova oportunidade que a História nos dá, pois talvez ainda seja possível encontrar alguns dos participantes...

Augusto Salgado
CMG
Subdirector CINAV

A ENTRADA DE PORTUGAL NA GRANDE GUERRA

A Grande Guerra começou no dia 28 de julho de 1914, com a invasão da Sérvia, por tropas do Império Austro-húngaro. O motivo foi o assassinato, por um estudante sérvio da Bósnia, do arquiduque Francisco Ferdinando, exatamente um mês antes, em Sarajevo. No entanto, este assassinato foi apenas um pretexto para procurar resolver uma situação de confronto latente existente, há décadas, na região dos Balcãs. Por outro lado, a rede de alianças que uniam diversos estados europeus, e não só, levou a uma rápida

escalada do conflito, envolvendo vários desses estados.

No início, esta era uma guerra “desejada”. Existiam questões diplomáticas por resolver, entre diversas potências europeias, nomeadamente questões de soberania sobre determinados territórios, tanto no espaço europeu, como nas colónias africanas e asiáticas. Por outro lado, tanto a Primeira como a Segunda Revolução Industrial permitiram enormes desenvolvimentos tecnológicos, quase todos eles com aplicabilidade militar.

A propulsão mecânica, a construção de navios em aço, o uso de pólvoras químicas ou a introdução da eletricidade e das comunicações via rádio são algumas das inovações que alteraram completamente a forma de fazer a guerra no mar. Surgiram novos tipos de navios, especializados para determinadas funções. Em terra a evolução foi semelhante. Nasceu a aviação, que passou a desempenhar um papel importante no apoio, tanto em terra como no mar. Nestas circunstâncias, acreditava-se que caso ocorresse um conflito

em que fosse aplicado todo este poder tecnológico, seria o conflito derradeiro. É dentro deste espírito que, logo no início do conflito, Herbert George Wells publicou diversos artigos de jornal, depois reunidos num pequeno livro intitulado: *The War That Will End War*, dado à estampa logo em outubro de 1914. Uma versão adaptada deste título, “The War to End All Wars”, foi usada muitas vezes para definir o conflito, nos seus primeiros tempos.

Os anos anteriores caracterizaram-se por uma “corrida ao armamento” nunca antes vista. A *Royal Navy* definiu que o seu poder militar teria que ser superior à soma das duas maiores marinhas que se lhe seguissem. Por outro lado, as maiores potências procuravam crescer mais que aquelas que as poderiam ameaçar. Portugal também nutria o desejo de se tornar uma pequena potência marítima. O século XIX foi bastante conturbado, em termos políticos e sociais: Invasões Francesas, Revolução Liberal, Independência do Brasil, Guerra Civil, tudo isto contribuiu para que Portugal se atrasasse no desenvolvimento económico. Com a Regeneração, de 1851, o país começou a conseguir algum desenvolvimento, mas os problemas eram muitos e os meios escassos. Em termos navais, foi na segunda metade de Oitocentos que surgiram os primeiros navios de propulsão mista: corvetas e canhoneiras. Foram propostos diversos programas de modernização, mas nenhum deles se concretizou na totalidade. Nos primeiros anos do século XX, os navios de maiores dimensões que Portugal possuía eram seis cruzadores, incluindo aqui o *Vasco da Gama*, que geralmente é classificado como couraçado. De notar que um deles, o *Adamastor*, fora construído com verbas da subscrição pública levantada após o *Ultimatum* britânico de 1890. Com estes fundos foram construídos mais quatro navios, destacando-se as canhoneiras *Chaimite* e *Pátria*. As canhoneiras eram navios destinados a garantir a soberania nos territórios ultramarinos e eram aque-

Divisão Naval em exercícios.



les que Portugal possuía em maior número.

Esta não era certamente a Marinha adequada a uma potência, mesmo de pequena dimensão. A influência das ideias de Mahan, e de outros pensadores de estratégia marítima, chegaram a Portugal e originaram grandes debates sobre a Marinha que o país deveria ter. Para tal muito contribuiu a Liga Naval Portuguesa, criada em 1901, na senda das suas congéneres criadas noutros países, como a Alemanha e a Grã-Bretanha. Foi no âmbito da Liga Naval que, em 1908, Álvaro Nunes Ribeiro propôs o programa de modernização, no qual se previa a aquisição de três unidades capitais, couraçados, e restantes unidades de apoio de esquadra. Este programa não foi concretizado e o debate volta com a implementação da República. Em 1911, o Parlamento aprova um plano naval algo ambicioso, fruto da determinação de Pereira da Silva, que previa também três couraçados, maiores que os do plano de 1908. No entanto, o país não tinha condições financeiras para um plano desta dimensão. Assim, quando a Grande Guerra começou os navios mais modernos que Portugal possuía eram: o submersível *Espadarte*, encomendado no final da Monarquia e entregue em 1913; e o contratorpedeiro *Douro*, entregue em 1913, ao qual se juntou em 1915, o *Guardiana*, da mesma classe. Para se perceber as dificuldades na construção naval nacional, refira-se que a classe previa mais dois navios: *Vouga* e *Tâmega*. A construção de ambos foi iniciada em 1914, mas apenas foi concluída em 1920 e 1924.

A postura de Portugal, no início do conflito, deve considerar-se como não beligerante. Uma semana depois do deflagrar das hostilidades, ficou definido no Congresso que Portugal honraria os compromissos históricos que tinha para com a sua antiga aliada, a Inglaterra. Ainda durante o ano de 1914, em novembro, numa outra sessão, o Congresso autorizou o governo a participar militarmente na guerra, ao lado de Inglaterra. No entanto, os Ingleses, embora apreciassem esta disponibilidade portuguesa, procuraram sempre garantir que Portugal não se envolvesse diretamente no conflito, ao lado de nenhum dos intervenientes, sem, contudo, declarar que se mantinha neutral.

Antes da entrada formal de Portugal na Grande Guerra, já tinham ocorrido combates em África, contra tropas alemãs. O primeiro militar português a morrer em combate foi o Sargento Enfermeiro da Marinha Eduardo Rodrigues da Costa, que chefiava um pequeno posto militar, em Maziú, junto ao Rovuma, no Norte de Moçambique. Tropas alemãs atacaram o posto em 24 de agosto de 1914, tendo resultado a morte do referido militar. Mas a situação mais grave ocorreu no Sul de Angola, na região de Naulila, também em 1914. A morte de alguns alemães que haviam cruzado a fronteira para o lado português, levou a uma reação alemã, sendo atacados diversos territórios portugueses na região. Portugal reagiu enviando tropas expedicionárias, nas quais se incluía um Batalhão de Marinha.

A defesa das colónias contra eventuais agressões era assunto que mobilizava praticamente todos os setores da sociedade portuguesa. Já uma participação plena no conflito, ao lado da Inglaterra, não era tão consensual. O Partido *Democrático* de Afonso Costa defendia, acerrimamente, a entrada de Portugal na guerra. Mas muitas personalidades da política opunham-se, nomeadamente Machado Santos, o “Herói da Rotunda”.

No início de 1915, as interferências do Partido *Democrático* junto do Exército levaram a um estado de revolta de muitos



Lançamento à água do Douro.

militares, que culminou no chamado *Movimento das Espadas*, quando a 22 de janeiro diversos oficiais entregaram as suas espadas ao Presidente Manuel de Arriaga. Os revoltosos foram presos, por insubordinação, mas Machado Santos também entregou a sua espada, solidário com os ideais por eles defendidos. Esta atitude por parte do principal responsável pela implantação da República acabou por conduzir à demissão do governo chefiado por Victor Hugo de Azevedo Coutinho, em 25 de janeiro.

Foi nomeado o General Pimenta de Castro para chefiar o novo governo. A sua postura era nitidamente contra a intervenção de Portugal no conflito. Por outro lado, o General assumiu uma postura ditatorial, impedindo a reunião do Parlamento. Estes dois factos levaram a uma situação de revolta crescente, especialmente junto do Partido *Democrático* e dos seus apoiantes.

Este processo culminou com a revolta de 14 de maio de 1915, a mais violenta revolta ocorrida na Primeira República.

A Marinha desempenhou um papel fundamental neste movimento revolucionário. Os navios presentes no Tejo apoiaram, com a sua artilharia, as tropas e os populares que combateram contra os apoiantes do governo, levando à queda deste. Os principais aquartelamentos de apoio aos revolucionários foram o Arsenal da Marinha e o Quartel dos Marinheiros em Alcântara.

Um dos principais líderes do movimento foi o Comandante Leotte do Rego, acérrimo defensor da entrada de Portugal na guerra. Com a vitória dos revoltosos, estava dado mais um passo para uma participação efetiva no conflito. Como se viu anteriormente, os meios navais eram bastantes escassos. Leotte do Rego procurou organizar a Marinha para a guerra:

armando navios civis para colaborarem na defesa da navegação nacional, organizando serviços de patrulhas e de escoltas, providenciando meios para guerra de minas, fomentando o treino das unidades navais, organizando tropas expedicionárias para África, entre outras funções.

Em 23 de fevereiro de 1916, Portugal apreendeu todos os navios alemães e austro-húngaros abrigados em portos portugueses. A 9 de março a Alemanha declarou guerra a Portugal. Em termos navais, os meios disponíveis eram escassos e adaptados para funções combatentes, mas cumpriram as missões que lhes foram confiadas.

Costa Canas
CMG

Notas:

¹ H. G. Wells, *The war that will end war*, London, Frank & Cecil Palmer, 1914.

PORTUGAL E A GRANDE GUERRA

A ESTRATÉGIA NAVAL (1914-1918)

Durante a Primeira República (1910-1926), regime político e espaço temporal onde se insere a intervenção de Portugal na Grande Guerra, a Marinha portuguesa é confrontada com o envelhecimento da sua esquadra, a indisciplina nas suas fileiras, a ingerência dos seus militares nos assuntos políticos e planos de modernização naval ambiciosos, sem que estejam reunidas as condições políticas, financeiras e técnicas para levá-los à materialização. A politização de oficiais, sargentos e praças tinha um impacto negativo na organização interna e na linha de comando das forças navais ao serviço da jovem República. Além de que uma profunda transição tecnológica, de que são exemplos a introdução da TSE e da eletricidade nos navios, e a utilização de novos tipos de armamento, implicava a alteração da organização de pessoal e equipamentos a bordo e em terra, uma formação académica e técnica mais exigente e, por consequência, um impacto na pirâmide hierárquica, em que o saber técnico passaria a ter um lugar de destaque. Repare-se que quando em 1913 entra ao serviço o contratorpedeiro *Douro*, a Marinha passou a incorporar um navio de guerra com turbinas a vapor, o que era uma novidade, tratando-se de uma unidade propulsora comparável aos contratorpedeiros de última geração, com caldeiras aquitubulares, turbinas *Parsons* e três veios.



Navios alemães no porto de Lisboa.

As duas primeiras décadas do século XX foram um período fértil em ideias sobre o ressurgimento do poder naval português. É sobretudo através de uma jovem geração de oficiais da Marinha: Bruto da Costa (1870-1953), Pereira da Silva (1871-1943), Carlos da Maia (1878-1921), Nunes Ribeiro (1878-1933), Botelho de Sousa (1880-1960), passando por António Pereira de Matos (1874-1930), secretário perpétuo da Liga Naval Portuguesa, que surge um pensamento naval de inspiração *mahanista* (Alfred Thayer Mahan 1840-1914). Estes oficiais da Marinha, autores de ambiciosos planos navais, recusavam o conceito de esquadra-fortaleza e a ideia de que os portos se defendiam por si, numa época dominada pela competição entre as marinhas mais poderosas, pelo reforço marítimo da

vizinha Espanha e pela retirada da força naval britânica do Mediterrâneo. Quando tem início a Grande Guerra, no verão de 1914, a “esquadra real” portuguesa em nada se assemelhava à que havia sido proposta pelos sucessivos planos navais, nomeadamente, o que resultara da Comissão de Reorganização da Armada (1910-1912), e aprovado por lei do Congresso de 26 de julho de 1912, que previa a aquisição de 3 cruzadores protegidos, 3 couraçados de 22 mil toneladas, 6 submersíveis e contratorpedeiros em número não especificado. A necessidade de sanear as contas públicas iria impedir consecutivamente a adjudicação financeira para a aquisição destes navios. O Arsenal da Marinha, com limitações tecnológicas, de espaço de construção e problemas de desobediência civil,

lança à água três canhoneiras, entre 1910 e 1917, e dois contratorpedeiros, nos anos de 1913 e 1914. Duas novas capacidades navais serão introduzidas: a submarina (1913) – durante a guerra serão incorporadas mais três unidades a somar-se à anterior - e a aviação naval (1917), que vieram a ter um importante papel na vigilância e na defesa da costa portuguesa, em particular do porto de Lisboa.

Deverá ter-se presente a cronologia da participação de Portugal na Grande Guerra, na medida em que não é uniforme a intervenção portuguesa no conflito. Se até março de 1916 não há uma declaração formal de guerra, após este período, as forças militares portuguesas entram efetivamente em alerta, na perspectiva de um ataque alemão por mar ao território continental e às ilhas atlânticas portuguesas. Importará questionar: Portugal colocou em prática uma estratégia naval durante a Grande Guerra? A Marinha dispunha dos meios suficientes para fazer face a um conflito de grande complexidade tecnológica? Quais foram as ações navais mais importantes?

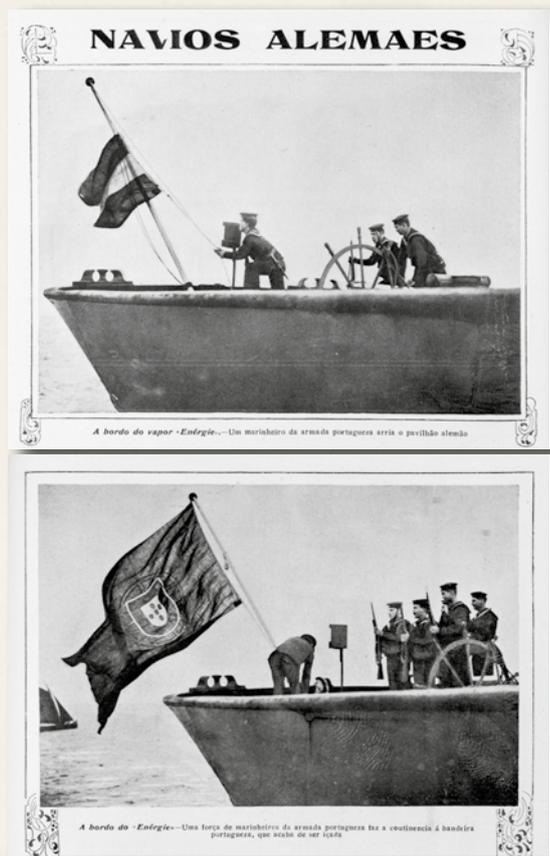
Quando tem início a Grande Guerra, a Marinha portuguesa não tem os meios suficientes, nem o pessoal devidamente adestrado para um conflito mundial, com um nível tecnológico altamente mortífero e destruidor. A 7 de agosto de 1914 é criada a *Divisão Naval de Instrução e Manobras e Observação*, e entregue o seu comando ao vice-almirante Xavier de Brito. Essa força é dissolvida logo no mês seguinte. Ainda em 1914, a Marinha forma um batalhão expedicionário que é enviado para Angola em novembro desse ano. Em 1915, após a revolução de 14 de maio, é organizada uma *Divisão Naval de Defesa e Instrução*, que fica sob o comando de Leotte do Rego. Integravam essa força naval, os cruzadores *Vasco da Gama*, *Almirante Reis* e *Adamastor*; os contratorpedeiros *Douro* e *Guadiana*; os torpedeiros N.ºs 1 e 2; o submersível *Espadarte*; e o rebocador *Lidador*. Esta Divisão Naval seria desativada em dezembro de 1917 pela Junta Revolucionária sidonista.

O apresamento, a 23 de fevereiro de 1916, dos navios alemães que se encontravam surtos em portos portugueses desde o início da Grande Guerra, foi o acontecimento decisivo que levou à declaração de guerra da Alemanha a Portugal, a 9 de março de 1916. Nessa ação naval a Marinha portuguesa teve um papel decisivo, atestando a operacionalidade e a coordenação dos seus meios disponíveis. Com a intervenção do país na Grande Guerra, que se precipitou pela vontade política do Governo que saiu da revolução

de 14 de maio de 1915, uma das preocupações dos chefes políticos e dos comandos militares foi a defesa de Lisboa. De imediato foi reforçada a proteção da capital portuguesa por mar, e do seu porto, através de uma barragem de torpedos fixos disponibilizados pela França. É edificado, ainda em 1915, um sistema de defesa no estuário do Tejo, para o qual foram mobilizadas e armadas dezenas de pequenos navios de pesca, de cabotagem e de recreio, e recrutado pessoal auxiliar. Formaram-se esquadrilhas de patrulhas e de rocega de minas nos canais de acesso à barra do Tejo. Outros portos secundários (Setúbal, Aveiro, Lagos) veem reforçada a sua defesa. A norte, há cuidado acrescido na proteção do porto de Leixões, estabelecendo-se um sistema de defesa da sua área envolvente. A França desloca forças navais e aeronavais para o local, estacionando em S. Jacinto (Aveiro) uma esquadrilha de aviões e alguns navios em Leixões. No Algarve opera uma esquadrilha de fiscalização de costa, com o auxílio de forças navais britânicas e francesas. Serão enviadas duas canhoneiras, a *Beira* e a *Ibo*, para Cabo Verde, importante ponto de apoio naval no Atlântico. Todavia, a capacidade da esquadra portuguesa é limitada, pois encontrava-se envelhecida. Somava-se a diminuta frota de meios de transporte para levar as tropas às frentes de combate e assegurar o seu abastecimento. Operavam nesses serviços os cruzadores-auxiliares *Pedro Nunes* e *Gil Eanes*. A Marinha Mercante teve de enfrentar perdas apreciáveis durante a guerra: um terço da sua tonelagem, 97 navios, num total de 104.142 toneladas.

Até ao ano de 1916, Portugal envolve-se em confrontos armados com forças alemãs no sul de Angola e no norte de Moçambique, sem que a guerra seja declarada. A Marinha tem um papel importante no transporte de forças militares para defesa dos territórios africanos logo no verão de 1914, na estrutura logística de provimento destas forças e no apoio às operações terrestres.

Portugal entra na Grande Guerra em território europeu, após se ter iniciado a guerra submarina sem restrições, em 1916. Refira-se que a utilização do submarino veio a ter um impacto considerável nas estratégias e nos dispositivos navais dos países envolvidos no conflito. Em Por-



Revista Ilustração Portuguesa, 6 de março de 1916, p.295.

tugal, os primeiros caça-minas e patrulhas improvisados e seis dos navios alemães apreendidos em 1916, começaram logo a operar nesse ano, enquanto são enviados para França milhares de soldados.

A ação da Marinha teve como objetivos centrais a patrulha naval, a deteção e identificação de forças inimigas, com realce para os submarinos, nas costas portuguesas, incluindo as ilhas atlânticas, a escolta a navios mercantes e o transporte de forças militares para os territórios imperiais, sob seu domínio, e França. O esforço de guerra português compreendeu quatro teatros de operações: Moçambique, Angola, França e a frente marítima. Tendo em conta o número de baixas, as indecisões táticas e as operações, foi nesta última frente que Portugal logrou maior sucesso. Entre as ações navais mais emblemáticas registe-se o apoio do cruzador *Adamastor* às operações no Rovuma (Moçambique) em 1917 e o combate do *Augusto Castilho* com o *U139* (1918). São ainda de destacar a ação de vários oficiais da Marinha na Grande Guerra, entre outros, Alberto Aprá, Afonso Cerqueira, Augusto Neuparth, Carvalho Araújo, Júdice Bicker, Júlio Milheiro, Leotte do Rego, Pereira da Silva, Nunes Ribeiro, Raul Cascais, Sacadura Cabral, Silva Casqueiro, ou os ministros, oficiais da Marinha, Vítor Azevedo Coutinho, Arantes Pedroso,



O Batalhão de Marinha no Forno da Cal (Gambos).

cionário desfilou pelas ruas de Lisboa, acompanhado por uma multidão de populares que se foi despedir na hora do seu embarque, a bordo do paquete *Beira* com destino ao Sul de Angola, para aquela que seria uma das mais difíceis missões atribuídas à Marinha Portuguesa.

O desembarque em Moçâmedes deu-se em 30 de novembro, vinte e cinco dias após a partida de Lisboa. Dali partiram a 11 de dezembro, em direção ao teatro de operações no extremo sul do território angolano. A chegada aos Gambos, onde se encontrava o comandante das Forças Expedicionárias, Tenente-coronel Alves Roçadas, deu-se em 3 de janeiro de 1915, após uma penosa e demorada marcha, marcada pela carência de água potável e de víveres.

O Batalhão de Marinha foi enviado para um posto avançado, denominado de Forno da Cal, onde permaneceu durante largos meses, num período marcado pelo impasse nas operações, mas também pelo deteriorar do estado de saúde do efetivo do Batalhão de Marinha, assolado pelo paludismo, febre tifoide e pela escassez de água potável.

O COMBATE DE TCHIPELONGO (29 DE MAIO DE 1915)

No início do mês de maio de 1915, já sob o comando do General Pereira d'Eça, são retomadas as operações militares no Sul de Angola com vista à reocupação da região do Humbe, ameaçada por alemães e grupos locais de revoltosos.

Em 26 de maio, as forças do Batalhão de Marinha que haviam avançado para sul até Tchicusse, receberam um pedido de auxílio do Padre Bellet, responsável pela missão do Espírito Santo, no Tchipelongo, a qual estava a ser ameaçada por revoltosos locais.

Naquela que seria a sua primeira missão de combate, em 29 de maio foi então enviada uma força constituída por elementos da 1ª Companhia do Batalhão de Marinha sob o comando do então Primeiro-tenente Afonso de Cerqueira que, no seu relatório, descreveu os acontecimentos da seguinte forma:

“Foi este episódio bem movimentado pois que o gentio nos atacou com valentia e arrojo, procurando por várias vezes envolver a nossa pequena força, devido ao nosso pequeno efectivo, e a não termos artilharia nem metralhadoras e a estar bem armado e com muitas munições(...).”

Devido a ter-se desde o princípio mantido uma rigorosa disciplina de fogo e às praças obedecerem sem hesitações e com valentia e decisão à ordem de avançar por lances e com descargas, foi o inimigo completamente derrotado, posto em debandada e obrigado a retirar, com numerosas baixas(...) Teve a nossa força dois oficiais feridos [um deles o próprio Afonso de Cerqueira] e seis praças. Foi notável a marcha efectuada de 54 kilómetros quasi sem descanso.”

Relatório do Capitão-tenente Afonso de Cerqueira, Comandante do Batalhão de Marinha. Lisboa, 20 de outubro de 1915.

O COMBATE DA MONGUA (18, 19 E 20 DE AGOSTO DE 1915)

Em 9 de julho de 1915, as forças alemãs no sudoeste africano são finalmente derrotadas pelo exército britânico da África do Sul, rendendo-se ao General Louis Botha. Contudo, para as forças portuguesas, havia ainda que derrotar os grupos indígenas revoltosos no Cuanhama e Cuamato, que, instigados e armados por agentes alemães, constituíam séria ameaça à presença e soberania portuguesa no sul de Angola.

Consolidada a reocupação do Humbe, no início de agosto de 1915 foi constituída uma coluna militar para marchar para sul, em direcção à região de Cuanhama, onde chegaram a 15 desse mês. A 18 de agosto, a coluna foi atacada na região da Mongua, onde adoptou posições defensivas, formando em quadrado. A face da frente (virada a leste) coube ao Batalhão de Marinha, agora sob o comando do Capitão-tenente Afonso de Cerqueira.

Após dois dias de continuado assédio por parte do inimigo, na manhã de 20 de agosto o quadrado é fortemente atacado. Pelas 17 horas é ordenada uma ação decisiva com vista a romper o cerco. Caberia ao Batalhão de Marinha sair do quadrado e carregar sobre o inimigo, com o apoio de cavalaria, do Batalhão de Infantaria 17 e a 15ª Companhia de Indígenas. Avançando à frente dos seus homens, o Comandante Afonso de Cerqueira liderou a carga, conseguindo romper o cerco e desbaratando o inimigo, que bateu em retirada.

A vitória na Mongua foi decisiva para o restabelecimento da ordem e soberania portuguesa, sendo a última acção de combate nesta longa e difícil campanha militar ao Sul de Angola.

No seu relatório sobre as operações realizadas no Sul de Angola, o General Pereira d'Eça, comandante das forças portuguesas naquele território, refere-se ao Batalhão de Marinha nos seguintes termos:

“Todas as unidades cumpriram o seu dever por forma a justificar o grande orgulho que sinto em tê-las comandado; porém, julgo merecedor de especial menção o Batalhão de Marinha. Esta unidade mostrou sempre a maior correcção, a nítida compreensão dos seus deveres cívicos e militares, tanto no período que antecedeu às operações como durante as operações.”

Foi sem o menor exagero uma unidade de elite, cuja tèmpera fica definida dizendo que foi a mais resistente nas marchas, a mais esforçada nos combates, e durante os quatro dias que, na Mongua, estivemos reduzidos a um quarto de ração, as suas sentinelas chegaram a cair de fraqueza nos respectivos postos, sendo imediatamente rendidas sem que disso o comando superior tivesse conhecimento, pois essa unidade sabia bem que esse comando nada podia fazer que modificasse de pronto a situação”.

O REGRESSO DO BATALHÃO DE MARINHA

Após a vitória decisiva na Mongua, o Soba do Cuanhama, Mandume, retirou-se do seu território e deu por finda a rebe-

lião. Estavam concluídas as operações militares no Sul de Angola e começava a retirada das forças portuguesas expedicionárias àquele território.

No final das operações, restavam ao Batalhão 12 oficiais e 267 sargentos e praças, sensivelmente metade do efetivo que havia partido de Lisboa. Dirigiram-se para o Lubango, donde partiram para Moçâmedes, onde finalmente chegaram no dia 22 de setembro.

A chegada a Lisboa deu-se no dia 15 de outubro de 1915. O Batalhão de Marinha desembarcou no cais do Arsenal da Marinha, no mesmo local onde, cerca de um ano antes, havia embarcado para tão distante quanto exigente missão. A esperá-lo já não estava a multidão que se fora

despedir mas apenas algumas entidades oficiais e, os mais desejados, os seus familiares.

Na Ordem do Dia Nº. 207, de 23 de Outubro de 1915 era dissolvido o Batalhão de Marinha Expedicionário ao Sul de Angola, sendo louvados os *“comandantes, oficiais, praças do estado-menor e praças de marinhagem, pelos valiosos serviços prestados nas operações no sul de Angola, onde demonstraram a maior valentia, coragem e disciplina, mantendo assim pelo seu acendrado patriotismo o valor, as gloriosas tradições da Marinha de Guerra, cujo prestígio e renome realçaram.”*

Gonçalves Neves
1TEN ST-EHIS

Bibliografia:

Biblioteca Central de Marinha – Arquivo Histórico de Marinha, Documentação e Livros de Ordens do Batalhão de Marinha Expedicionário ao Sul de Angola, cxs. 4605, 4608, 4611 e 4614.
Eça, Pereira de, *Campanha do Sul de Angola 1914-1915*, Lisboa, Tipografia Lusitânia, 1922.
Gonçalves, Júlio, *Sul d'Angola e o quadrado da Mongua na epopeia Nacional d'África*, Lisboa, J. Rodrigues, 1926.
Inso, Jaime Correia do, *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2006.
Pinto, Fernando de Oliveira, *Batalhão de marinha expedicionário a Angola : ano de 1914-1915*, Lisboa, J. F. Pinheiro, 1918.
Soares, António Maria de Freitas, *As operações militares no sul de Angola em 1914-1915*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1937.
Telo, António José, *História da Marinha Portuguesa. Homens, Doutrinas e Organizações 1824-1974*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999.

UMA ESQUADRA ESPANHOLA NO TEJO (MAIO 1915)

Antes do início da Grande Guerra, quando da visita de Afonso XIII à Grã-Bretanha em 1913, Espanha demonstrou interesse em intervir em Portugal, situação que a Grã-Bretanha não descartou de imediato. Se bem que as relações entre Portugal e Espanha tinham sido amistosas durante a Monarquia, com trocas de visitas reais de Afonso XIII a Portugal em 1903 e 1909, em retribuição das visitas de D. Carlos em 1902 e 1906, após a implantação da República a 5 de outubro de 1910, estas deterioraram-se.

Sob um espectro de desconfiança não só pelo conhecimento que existia da vontade de Espanha anexar Portugal, ou de pelo menos restabelecer a Monarquia, face ao apoio que Espanha continuava a dar às forças militarizadas monárquicas que se encontrava aí refugiadas, sob o comando de Paiva Couceiro, e a indiferença às incursões monárquicas efectuada sobre Portugal a partir de Espanha, em 1911 e 1912 respectivamente. A tudo isto acrescentava as desconfianças que Afonso Costa tinha sobre as boas relações que Espanha mantinha com as monarquias dos Impérios Centrais.

Em janeiro de 1915 existiam rumores que a Embaixada alemã, em Madrid, tinha prometido Tânger, Gibraltar e Portugal em troca da estrita neutralidade de Espanha durante o conflito, rumores que foram descartados pelo Governo espanhol, mas acompanhados de declarações onde se afirmava que a Alemanha nunca tinha causado qualquer prejuízo a Espanha e que a

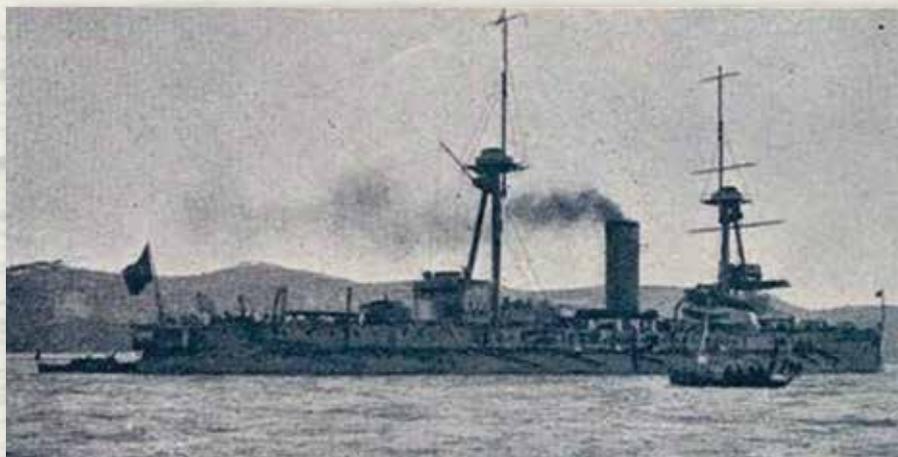
Alemanha poderia vir a favorecer os interesses nacionais. Reforçava a desconfiança a existência no Ministério da Guerra espanhol, figuras como o General Echagüa, que não só estavam convictos da vitória alemã, mas também pensavam que se a Entente sofresse uma pesada derrota Espanha poderia, sobre um qualquer pretexto, vir a anexar Portugal, ou pelo menos fomentar uma contra-revolução.

Um momento crítico para a soberania nacional ter-se-á dado a 14 de maio de 1915, quando o Partido Democrático de Afonso Costa liderou uma revolta que derrubou o Governo de Pimenta de Castro de forma violenta, causando cerca de 200 mortos e 1.000 feridos de acordo com o jornal ABC de Espanha, ou cerca de 101 mortos e 913 feridos de acordo com o jornal

A *Capital* de 21 maio. A situação levou os governos de Espanha, França e Inglaterra a enviarem navios de guerra para o Tejo, com o objetivo de defender, ou evacuar, os seus nacionais se necessário.

Espanha enviou uma esquadra de quatro navios, o couraçado *España*, o cruzador *Rio de la Plata* e os torpedeiros N.3 e N.5, que chegaram a 18 de maio. No entanto, o torpedeiro N.5 chegou mais tarde às águas nacionais, porque se reteve em Huelva para abastecimento antes de seguir em direção a Lisboa, de acordo com o jornal ABC, de 19 de maio de 1915.

A projeção internacional da situação, acrescida pela fragilidade das relações diplomáticas luso-espanholas, levaram a que em Madrid o Primeiro-Ministro Dato tivesse a necessidade de informar



O couraçado España no Tejo, durante a Revolução de Maio (IP nº484, 31/5/1915)

os jornalistas que não tinham sido desembarcadas quaisquer tropas espanholas em Lisboa, e que a única exceção teria sido o próprio comandante do couraçado *España*, que desembarcou vestido à civil, para se deslocar até à Embaixada de Espanha e aí se colocar à disposição do embaixador e, ainda no mesmo comunicado viesse a desmentir que teria sido necessária a intervenção dos marinheiros espanhóis para libertar a Embaixada.

O Jornal *ABC*, de 19 de maio de 1915 deu a conhecer em Madrid que a chegada dos navios espanhóis a Lisboa, a 18 de maio, foi recebida com tranquilidade e que o novo Governo português reconhecia que o envio desses mesmos navios tinha sido no cumprimento do dever do Governo espanhol defender os seus súbditos que se encontravam em Portugal. Outro jornal espanhol que enviou jornalistas para cobrir os acontecimentos de 14 de maio e a presença da esquadra espanhola no Tejo foi o *El Imparcial*.

Em Lisboa o jornal *A Capital*, de 17 de maio de 1915, foi dando notícias sobre a presença dos navios espanhóis em Lisboa, indicando a presença do cruzador *Extremadura* fundeado ao largo da baía de Cascais, o que será um equívoco de identificação e que certamente se trataria do *Rio de la Plata*, que efetivamente aí tinha chegado e onde se manteve durante a manhã de 18 de maio.

Este ficou a aguardar pela chegada do couraçado *España*, até que ambos os navios, cerca das 19 horas subiram o Tejo e à passagem pelo Forte do Bom Sucesso o cruzador *Rio de la Plata* salvou à terra, tendo então o cruzador *Vasco da Gama* içado a bandeira espanhola e saudado o navio almirante espanhol.

Na edição de 18 de maio *A Capital* deu a notícia da chegada do torpedeiro N.3 que se juntou às outras duas unidades navais

espanholas e que se encontravam fundeadas em frente aos Cais da Rocha do Conde d'Obidos, mas chegados à margem sul. Esta força que representava uma eventual ameaça à

soberania nacional, que para além da sua grande capacidade de fogo, transportava no total das guarnições 1530 homens, na realidade fundeada dentro do Tejo ficava à mercê do submersível *Espadarte*, que caso se viesse a afirmar uma posição ofensiva sobre Lisboa facilmente a destruiria.

Durante a manhã do dia 19 de maio a força naval espanhola saudou, com 17 descarga de salva e com a tripulação formada, a visita do seu embaixador que se deslocou a bordo. Posteriormente, o comandante do *España* deslocou-se a terra para apresentar cumprimentos ao Governador Civil de Lisboa, tendo sido recebido pelo Governador Civil interino Dr. Carlos Olavo, e de seguida se deslocado a bordo do *Vasco da Gama* para cumprimentar o comandante da Divisão Naval portuguesa, Capitão-de-Fragata Leotte do Rego. Terminadas as visitas protocolares e ainda nesse dia o cruzador *Rio de la Plata* levantou ferro e deixou o Tejo.

Nos dias seguintes, chegou a 20 de maio o cruzador inglês HMS *Cadmus*, que ficou fundeado em frente do Posto Marítimo de Desinfecção, em Alcântara, tendo o seu comandante apresentado cumprimentos na Embaixada Britânica, e a 21 de maio chegou o cruzador-auxiliar francês *Dupetit-Thouars*, que fundeou junto ao navio inglês em Alcântara. O comandante francês dirigiu-se primeiro à Majoria



Cruzador espanhol *Rio de la Plata*, que acompanhou o *España* durante a Revolução de Maio (IP nº484, 31/5/1915)

General da Armada, onde cumprimentou as autoridades e o administrador do Arsenal, o Contra-Almirante Schultz Xavier, e de seguida apresentou cumprimentos na Embaixada de França.

Durante o dia 22 de maio estiveram fundeadas no Tejo unidades das forças navais britânica, francesa e espanhola, que na realidade constituíram uma forte pressão diplomática junto do novo governo do Partido Democrático para a estabilização da situação interna após a revolta.

A 23 de maio as forças navais estrangeiras começaram a fazer-se ao mar, tendo sido o cruzador-auxiliar francês *Dupetit-Thouars* o primeiro a deixar o Tejo.

No dia 24, de acordo com as notícias de *A Capital*, pelas 8 horas da manhã, o couraçado *España* e o torpedeiro N.3 também partiram do Tejo, tendo salvado e sido respondidos pelos navios portugueses que aí se encontravam fundeados. Ao fim da tarde já não se encontrava no Tejo qualquer um dos navios que tinham sido atraídos pelos acontecimentos de 14 de maio.

Quanto ao torpedeiro N.5, face aos registos disponíveis, este não terá chegado a entrar no Tejo, tendo ido ao encontro do cruzador *Rio de la Plata* que a 19 de maio já se encontrava ao largo da costa portuguesa de regresso a Espanha.

Carlos Alves Lopes
Investigador CINAV

O GALGO E O U-35 UM DAVID E UM GOLIAT NA GRANDE GUERRA

O NASCIMENTO

O submersível imperial alemão U-35 foi concebido para a guerra e construído pela Germaniawerft em Kiel, com lançamento em Abril de 1914. Sob comando de Lothar von Arnauld de la Perière (1886-1941) tornou-se o submersível mais bem sucedido de sempre.

Tinha uma tripulação de 35 homens, deslocava 971 toneladas e estava armado com primeiro seis e depois nove torpedos, e uma peça de 105 mm.

O *Galgo* foi concebido para o trabalho como rebocador e construído pela Ross & Duncan de Glasgow em 1857, com uma arqueação bruta de 82,9 toneladas.

Em 27 de setembro de 1916 foi incorporado na Marinha de Guerra como Patrulha-Auxiliar e armado com um canhão-revólver *Hotschkiss* de 37 mm, depois de requisitado ao seu proprietário António Júdice Fialho (1859-1934).

Em 7 de outubro foi destacado no porto de Lagos.

CONFLUÊNCIA DE DESTINOS

O U-35 deixou a base naval de Cattaro, atualmente Montenegro, no dia 31 de março de 1917 com destino ao Mediterrâneo ocidental, onde encontrava as suas presas militares e civis, patrulhando as movimentadas rotas comerciais. Estávamos em plena guerra submarina indiscriminada, onde a ação dos submersíveis alemães era mais que nunca de bloqueio à Grã-Bretanha, com o afundamento indiscriminado de navios mercantes de qualquer nacionalidade que ao país aliado se destinassem ou dele viessem.

No dia 12 de abril pelas 13h00 o U-35 cruzou o Estreito de Gibraltar e a 15 estava diante de Sagres. Deambulou entre Espanha e a Costa Africana, e a 24 deteve-se mais uma vez diante de Sagres.

O Rebocador agora Patrulha-Auxiliar *Galgo* partiu de Vila Nova de Mil Fontes no dia 22 de abril com destino a Lagos. Pelas 10h00 fundeou na baía do Beliche e às 22h30 chegou ao destino.

Pelas 15h00, ainda fundeado em Sagres, os vigias deram contam de um ruído de hélice que rodeou o *Galgo* sem que qualquer navio tivesse sido avistado. No Diário de Bordo concluiu-se “ter sido submarino que ande nestas paragens.”

Pelas 03h00 do dia 23 seguiu para o mar em cruzeiro, tendo-se encontrado com um cruzador auxiliar e quatro torpedeiros da divisão naval inglesa que seguiam para SE.

O CONFRONTO

Diante de Sagres, por volta das 06h30, o U-35 começou a sua ação com disparos de artilharia com o objetivo de fazer parar dois cargueiros vindos de Sul. Estes detiveram-se a cerca de 2 milhas, mas rapidamente rumaram em direção à Baleeira (enseada onde se encontra o porto) possivelmente com o objetivo de se furtarem ao submersível a tempo de colocarem a sua tripulação a salvo. Antes mesmo de

chegarem a Sagres, as tripulações destes dois cargueiros começaram a abandonar os seus navios.

A artilharia do U-35 foi ouvida pela tripulação do *Galgo* que se encontrava no mar em cruzeiro e que rapidamente se dirigiu ao local. O cenário que presenciou foi exatamente as tripulações dos dois vapores a abandonarem os navios. O diário do *Galgo* diz-nos que um deles se afundou “onde se lança a armação de sardinhas *Maria Joaquina*”, mas a linha do tempo não coincide com o registo do U-35 que refere esta operação de manhã e não às 20h00 como é referido pelo *Galgo*. De resto o U-35 regista pelas 09h15 o afundamento do SS *Torvore*, o candidato mais provável, mas dissocia-o do episódio com os dois vapores.

O que é consistente em ambos os registos é que quando o *Galgo* chegou ao local e se viu perante um submersível alemão de proa à terra, o atacou com tiros do seu canhão-revólver de 37 mm.

O registo é claro, ordena-se ao 1º Artilhheiro 3188 Gregório Pereira Martins que faça fogo sobre o U-35. Cinco tiros são disparados “com boa direção” mas sem atingirem o alvo que estava para além das duas milhas que eram o alcance do *Hotchkiss* do *Galgo*. La Perière adjetivaria no seu diário de guerra o ataque do *Galgo* como “vigoroso mas ineficaz”, tendo ordenado que se aumentasse a distância entre este e o “Rebocador de pesca português”, como lhe chamou o comandante alemão.

La Perière não regista os disparos contra o *Galgo*, mas o seu comandante regista que o U-35 disparou sobre ele e que algumas granadas caíram junto, a poucos metros, da proa do patrulha-auxiliar.



O rebocador Galgo (Museu de Marinha)

A peça de 105 mm do U-35 possuía um alcance de cerca de 15 milhas.

Após o confronto e sem consequência para ambos, o U-35 seguiu em caça de alguns vapores que se aproximavam e o *Galgo* para avisar estes mesmos navios vindos de Este em direção ao Cabo de S. Vicente.

Não obstante os avisos diligentes do *Galgo* aos navios que se aproximavam, o U-35 afundaria naquele dia os cargueiros noruegueses SS *Torvore* e SS *Vilhelm Krag*, o cargueiro dinamarquês SS *Nordsöen* e o cargueiro à vela Italiano *Bienamé Prof. Luigi*, já a SW do cabo de S. Vicente.

O *Galgo* dedicar-se-ia a recolher e a assistir os naufragos dos navios afundados e a transportá-los para Lagos, os do veleiro italiano já de madrugada.

Tinha-se dado a primeira batalha naval luso-alemã da Grande Guerra.

A historiografia clássica que sempre se focou no papel de Portugal na Grande Guerra no contexto das trincheiras, ignorou talvez intencionalmente que estas não se detiveram em terra e que existiram também no mar. Fruto provável de uma ciência de glorificação nacional, muito pouca tinta se gastou para além do *Augusto de Castilho*.

O estudo histórico e arqueológico deste episódio decorrido em águas nacionais continentais, levado a cabo pelo CINAV no projeto U-35, demonstra e exemplifica o papel da Marinha portuguesa na Grande Guerra. Mas este papel não se detém neste episódio, estando inclusivamente em estudo de forma alargada outros episódios, alguns dos quais parte integrante de complexos culturais de grande latitude, estudados de acordo com os mais atuais modelos e ângulos de análise científica, como são a Arqueologia dos Conflitos e a Paisagem Cultural Marítima, em que se estudam materialidades mas também imaterialidades e intangíveis.



O U-35 em 1916. Cortesia de Allan Hunt, sobrinho-neto de Richard Berger, um dos tripulantes do submarino naquele dia.

Jorge Russo
Investigador do CINAV

ATAQUE DO UC 67 E AS PERDAS DA FROTA PESQUEIRA PORTUGUESA (17 MARÇO 1917)

Em trabalhos anteriores, esboçámos uma primeira tentativa de comensurar o impacto da guerra submarina alemã na economia portuguesa no período da Grande Guerra. Não nos foi possível aprofundar, à luz da erudição histórica e académica, esta temática, como desejaríamos, não obstante verificámos que a indústria pesqueira nacional fora um dos setores económicos mais afetados neste sentido. Segundo conseguimos apurar, pelo menos 7 navios de pesca portugueses foram afundados por submarinos alemães, no entanto admitimos que possam ser mais. A 17 de março de 1917, o submarino alemão UC 67, comandado por Karl Neumann, afundou quatro caíques de pesca portugueses nas proximidades do Cabo da Roca: o *Restaurador*; o *Primeira Flor d'Abril*; o *Santa Rita Segunda* e o *Senhora do Rosário*¹.

Karl Neumann, ao comando do UC 67 desde dezembro de 1916, seguia em direção ao Mediterrâneo, navegando ao largo da costa portuguesa em meados de março de 1917. A 20 milhas a oeste do Cabo da Roca, às 18h Neumann deparou-se com os quatro caíques de pesca algarvios, que no dia anterior tinham aportado na baía de Cascais para a venda de peixe. A frota pesqueira algarvia era composta por uma tripulação de 103 homens, cujas embarcações perfaziam um total de aproximadamente 84 toneladas de arqueação bruta. As fontes consultadas sugerem a presença de dois submarinos alemães no local do ataque, provenientes de sentidos opostos: norte e sul (Ajax, 1918: 17). Apesar da presença ou mera passagem de um outro submarino germânico vindo de sul, somente Karl Neumann afundou os quatro caíques em questão. A documentação da Armada regista a presença de um segundo submarino, alegando que este, vindo de sul, em nada contribuiu para o ataque. Os periódicos *O Comércio do Porto* e *A Capital* admitem igualmente este facto, não obstante estas fontes periódicas sugerem-nos uma tentativa de cerco por parte de ambos os submarinos. Não podemos afirmar com segurança se efetivamente o segundo submarino² participou ativamente nesta tentativa de cerco aos 4 caíques de pesca, juntamente com Karl Neumann.

As fontes não são exatamente concordantes no modo como os navios foram

afundados, no entanto o UC 67 intimou o abandono dos navios com tiros de canhão, forçando os pescadores portugueses a abandonar os navios. Os pescadores dos caíques *Santa Rita Segunda*, *Flord d'Abril* e *Senhora do Rosário* abandonaram os barcos, recorrendo a pequenas lanchas para se afastarem do submarino. A tripulação do navio *Restaurador* tentou afastar-se, mas um tiro de canhão partiu o mastro do navio, matando um dos tripulantes e ferindo três. Os alemães aproximaram-se de uma das lanchas, mais concretamente a *Senhora do Rosário*, intimaram o mestre e um tripulante com as suas pistolas, para que estes os auxiliassem na colocação de bombas nas quilhas dos navios. As fontes são coincidentes quanto ao uso de bombas no afundamento detas embarcações por parte dos alemães. Antes do golpe final, os alemães extorquiram algumas peças de roupa e peixe fresco que estavam a bordo.

As lanchas dos navios *Santa Rita Segunda*, *Flord d'Abril* e *Senhora do Rosário* chegaram paulatinamente à baía de Cascais dois dias depois, seguindo posteriormente para bordo do caíque de pesca *Maria da Conceição* com destino a Lisboa. A lancha do *Restaurador* foi encontrada pelas patrulhas locais, sendo esta rebocada até Cascais pelos vapores *República* e *Augusto de Castilho*. Um dos feridos foi conduzido até ao hospital de S. José. Os naufragos permaneceram brevemente no Instituto de Socorros a Naufragos e foram entregues 6 escudos a cada elemento da tripulação. O governo custeou o transporte dos pescadores até ao Algarve. A obra *The German Pirate – His Methods and Record* (Ajax, 1918), publicada por um autor anónimo que utiliza o pseudónimo *Ajax*, fala-nos deste episódio. O autor confirma o saque alemão e a envolvimento de dois submarinos no ataque, no entanto *Ajax* apresenta-se em grande medida lacónico sobre este episódio em particular.

O ataque do UC 67 a 17 de março de 1917, foi sem dúvida um dos episódios mais dramáticos em torno da guerra submarina ao largo da costa portuguesa, recebendo, inclusive, algum mediatismo nos demais periódicos da época. A Armada portuguesa compartilhou uma compaixão enorme para com os pescadores lesados, mobilizando-se no sentido de os apoiar financeiramente. A Armada criou uma



A tripulação de um navio, que será posteriormente afundado, à fala com os elementos de um submarino alemão. Este era o procedimento habitual dos submarinos alemães no Atlântico (Coleção Allan Hunt)

"comissão de cabos" que se responsabilizaram pela angariação de donativos por todo o país, para a compra de novas embarcações para os pescadores que vivenciaram o ataque. Vários grupos económicos doaram quantias significativas a esta comissão da armada, como a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, a Companhia União Fabril ou a Glama & Marinho. Algumas figuras proeminentes da sociedade portuguesa aderiram à causa, servindo de exemplo o político e escritor Guerra Junqueiro. No dia seguinte, a 18 de março de 1917, Karl Neumann afundou o vapor sueco *Victoria* ao largo da costa algarvia. O afundamento dos quatro caíques portugueses era o prelúdio de uma campanha bem-sucedida no Mediterrâneo.

Miguel Castro Brandão
Investigador do CINAV
Investigador do CITCEM

Notas:

¹ Somente o navio *Restaurador* provinha da Fuzeita, os restantes navios eram originários do porto de Olhão.

² As fontes consultadas não identificam o nome do segundo submarino em questão.

Bibliografia:

Ajax (1918), *The German Pirate – His Methods and Record*, New York, George H. Doran Company.

Fontes Hemerográficas:

A Capital, 13 de Abril de 1917, p.3.

A Capital, 14 de Abril de 1917, p.3.

A Capital, 19 de março de 1917, p.2.

O Comércio do Porto, 20 de março de 1917, p.4.

Documentos:

Arquivo Geral da Marinha (AGM), *Ministério da Marinha, Divisão Naval*, nota nº 1153, 18 de março de 1917.

Recursos eletrónicos:

Ships Hit during WW1 [Consulta em 20.09.2018]. Disponível em: https://uboat.net/wwi/ships_hit/search.php

ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

SUPERINTENDENTE DO PESSOAL

Realizou-se no dia 7 de setembro na Casa da Balança, a cerimónia de tomada de posse do Superintendente do Pessoal, CALM Vladimiro Neves Coelho.

A cerimónia, presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante Mendes Calado, contou com a presença de altas entidades, representantes dos diversos setores da Marinha, familiares e amigos do empossado.

Do seu discurso destaca-se (...) *“E, para melhorar, todos os que servem a Marinha, militares, militarizados e civis podem dar o seu contributo, para que, ao nível de cada um, de acordo com as suas responsabilidades, tenhamos uma gestão de pessoal mais eficiente, mais estimulante e se possível, que permita maior equilíbrio, no responder aos anseios das pessoas e ao que a Marinha delas precisa”*. (...) *“Só as pessoas, quando competentemente estimuladas, reconhecidas no seu esforço, credoras da confiança dos seus chefes, amparadas e orientadas para o sucesso da sua ação diária – só as pessoas – podem, como tantas vezes sucede na Marinha, exceder tanto o muito que já delas se espera.”* (...)



Foto CTEN Cordero Alconso

“Entendo, por isso, que é um privilégio ter a oportunidade de dar um contributo para que a Marinha melhor possa obter das pessoas que a servem o tanto que elas têm para dar, e sempre que possível, as compensar justamente, reconhecendo o facto de que são as pessoas quem, no fim, fazem a marinha acontecer.”

O CALM Neves Coelho é natural de Lisboa. Ingressou na Escola Naval em 1979, tendo sido promovido a guarda-marinha em 1984, após concluir a licenciatura em Ciências Militares Navais. É especializado em Artilharia Naval, tendo cumprido várias comissões de embarque, como Comandante, Imediato, Chefe de Serviço e Oficial de Ação Tática. Concluiu a sua carreira no mar como Comandante da Força Naval Portuguesa. Em terra, foi formador de várias cadeiras da sua área de especialização, bem como de Tática Naval, Operações Navais e Operações Anfíbias. Foi, por diversas vezes, representante nacional nos painéis doutrinários de Tática e Operações Navais e Anfíbias da NATO. Desempenhou ainda as funções de Chefe do Departamento de Treino e Avaliação da Flotilha e Oficial de Ligação ao Flag Officer Sea Training, Royal Navy, Comandante da Esquadrilha de Navios Patrulha, Diretor do Centro de Instrução de Tática Naval, Diretor do Centro de Informações Operacionais da

Marinha, Coordenador da Áreas de Ensino de Marinha e de Operações no Instituto de Estudos Superiores Militares e Diretor de Formação da Marinha. Foi promovido a Comodoro em julho de 2015, tendo assumido em setembro as funções de Representante Militar Nacional (NMR) no Supreme Headquarters Allied Powers Europe (SHAPE), tendo sido por eleição dos seus pares escolhido para desempenhar as funções de Chairman do NMR Echelon, em 2016/17. Foi promovido ao atual posto em outubro de 2016. Regressado à Marinha, tomou posse do cargo de Superintendente do Pessoal em 7 de setembro de 2018. Possui, entre outros, o Maritime Warfare Course (UK), o Amphibious Warfare Course for Senior Officers (US) e o European Security and Defense Policy - High Level Course.

Ao longo da sua carreira foi agraciado com diversos louvores e condecorações.

REVISTA DA ARMADA – PRÉMIOS 2017

Realizou-se no dia 26 de setembro, no Salão Nobre do Gabinete do CEMA, a cerimónia de entrega dos Prémios da Revista da Armada (RA) referentes ao ano de 2017, presidida pelo Almirante CEMA e AMN.

Estiveram presentes o VALM Lopo Cajarabille, o Diretor da Revista da Armada, CALM Valente dos Santos, responsáveis de setores, o Chefe e demais membros do Gabinete do CEMA, os elementos da guarnição da RA, entre outros oficiais, sargentos, praças e civis.

O Almirante CEMA e AMN entregou o prémio “Comandante Joaquim Costa”, destinado ao melhor trabalho publicado na RA no ano de 2017, ao CMG António José Duarte Costa Canas, pelos artigos “Marinha 700 Anos a Servir Portugal no Mar”, “Marinha 700 Anos a Servir Portugal no Mar” – Parte II e “Marinha 700 Anos a Servir Portugal no Mar” – Parte III, publicados nos números 520, 523 e 524, respetivamente. Seguiu-se a entrega do prémio “Almirante Pereira Crespo”, destinado ao melhor colaborador da RA no ano de 2017, ao CALM Aníbal José Ramos Borges, pelos artigos da série “Vi(r)ver o Mar”, publicados nos números 520 a 524.



Foto ISAR ETC Silva Parracho

Após a entrega de prémios, o Almirante CEMA e AMN felicitou os oficiais premiados, reconhecendo a qualidade dos seus trabalhos, enaltecendo a crescente importância que a RA tem na difusão das atividades da Marinha.

A cerimónia terminou com um Porto de Honra.



ACADEMIA DE MARINHA

HOMENAGEM AO COMANDANTE ANTÓNIO ESTÁCIO DOS REIS

No dia 27 de setembro decorreu, no Pavilhão das Galeotas do Museu de Marinha, uma Sessão Solene de Homenagem ao CMG António Luciano Estácio dos Reis, tendo a cerimónia sido presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, Almirante António Mendes Calado.

Tratou-se de uma iniciativa conjunta da Academia de Marinha e da Comissão Cultural de Marinha de forma a assinalar o 95º aniversário do falecido Comandante.

Recordemos que o Comandante Estácio dos Reis, depois de uma distinta carreira militar na Marinha portuguesa, assumiu a missão de Adido de Defesa em Paris, onde desenvolveu um especial interesse pelos instrumentos de navegação antigos. Regressado a Lisboa e em funções no Museu de Marinha, encontrou o seu maior sucesso, em resultado de um apelo público lançado com o propósito de encontrar astrolábios marítimos antigos, onde anos de esforços o levaram a construir uma coleção de astrolábios náuticos, que se tornou a maior do mundo.

Ao Comandante Estácio dos Reis também se deve a identificação de um *Nónio* construído de acordo com as instruções de Pedro Nunes, que faz parte do acervo do Museu de História da Ciência de Florença, do qual, face ao seu esforço, foi produzido um exemplar que se encontra no Museu de Marinha. Publicou ainda muitos estudos, monografias e livros, destacando-se a obra *À Procura da Arca Perdida*.

Nas palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, podemos retirar que o homenageado *“Era um dos apenas nove membros Honorários da Academia, a nata dos melhores. Conversador nato, de trato afável, evidenciando o seu humanismo e pragmatismo, estava sempre disponível para recordar e partilhar experiências vividas, salientando situações por que passara, resultantes de coincidências de factos, a ‘serendipidade’, como gostava de lembrar, e que alteraram o curso da sua vida de marinheiro”* e que *“Já perto do fim, a sua Marinha ainda foi a tempo de lhe dar mais uma alegria, proporcionando-lhe assistir à inauguração de uma réplica do velho ‘balão do Arsenal’, projeto por que se bateu ao longo de décadas. Mais uma vitória das suas ideias que, merecidamente, irá para o seu currículo”*.

Seguiram-se as intervenções dos Académicos Carlos Baptista Valentim e Jorge Semedo de Matos e o testemunho pessoal do Professor Doutor Nuno Crato, amigo de longa data do Comandante.

Quase a terminar, os CTT juntaram-se à cerimónia e lançaram um Envelope comemorativo de Homenagem ao Comandante Estácio dos Reis e com a aposição do carimbo do primeiro dia.

Por fim, foi inaugurada a exposição temporária *“À Procura da Arca Perdida. Comandante Estácio dos Reis (1923-2018)”*, que



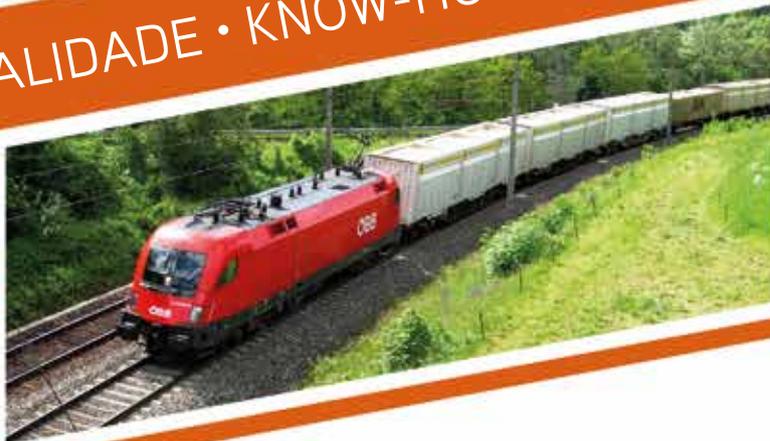
vai estar patente ao público de 28 de setembro a 3 de janeiro de 2019, na Sala Seixas, e que prova o elevado contributo dado pelo Comandante Estácio dos Reis para a descoberta de diverso património científico português, da responsabilidade do Museu de Marinha.

A Sessão Solene terminou com um Porto de Honra.

José dos Santos Maia
SAJ



QUALIDADE • KNOW-HOW • SEGURANÇA



OS DEUSES DEVEM ESTAR LOUCOS

Os que por cá andam há mais tempo certamente se lembrarão de um filme que, com o nome indicado acima, teve um grande sucesso, filme esse que relatava, de forma anedótica, as aventuras (e desventuras) de um africano quando confrontado com a sociedade moderna.

Foi através desse filme que muitos dos espectadores, talvez mesmo a sua quase totalidade, tomaram conhecimento da existência de uma tribo africana cujos membros comunicavam entre si, fundamentalmente, através de assobios e estalidos vocais.

O facto, que aparentemente era considerado como sendo novidade, já havia sido observado e noticiado anteriormente pelos portugueses, no decurso das viagens de exploração e descobrimento, pelo menos desde 1506. Na verdade, Giovanni de Empoli, que seguia viagem com Afonso de Albuquerque em 1506, numa das cartas que escreveu refere a existência de uns negros cuja “fala é gutural e acompanhada de acenos e assobios”.

Alguns séculos depois, o Governador de Angola, em carta escrita para o Reino em 1770, refere ter mandado uma expedição, capitaneada por João Pilarte da Silva, em busca de eventuais sobreviventes do naufrágio de um navio ocorrido, pouco tempo antes, nas praias de Macorocas, informando que a expedição teria atingido a zona do Cabo Negro onde haviam encontrado ossadas de brancos, eventualmente comidos por canibais, acrescentando ainda, com alguma surpresa, na dita carta que, no decurso da expedição, haviam encontrado uns negros que só comunicavam “com estalidos e assobios”.

É evidente que o Governador desconhecia a descrição efectuada alguns séculos atrás acerca desses negros, tal como aliás sucedia, no séc. XX, com os espectadores do filme.



Cmdt. E. Gomes

N.R. O autor não adota o novo acordo ortográfico

Fonte : Arquivo de Angola vol. 1
Notícias para a História das Nações Ultramarinas Tom. II

UM MARINHEIRO EM MARROCOS

Portugal foi sempre um país com pessoas de grandes proezas marítimas, quer devido à nossa proximidade e lida com o mar quer devido ao nosso espírito impávido de aventura e bravura. Assim, entre muitas das aventuras, com ou sem sucesso, com que tenho “tropeçado acidentalmente”, devido às minhas pesquisas em bibliotecas e arquivos, não poderia deixar passar em vão uma delas que achei ser meu dever partilhar.

Como sabemos, os inícios do século XX foram anos de grandes desafios à imaginação do homem, pondo à prova as suas capacidades físicas, intelectuais e humanas. Entre estes homens encontravam-se os marinheiros, ou pessoas ligadas à lida do mar, que tiveram sempre uma costela diferente da restante comunidade, aventurando-se no desconhecido, deixando tudo para trás para mergulharem numa grande aventura. Pois, pior que enfrentar o perigo, só mesmo desafiar e enfrentar o desconhecido de peito aberto.

Então, estando eu a realizar uma das minhas pesquisas para um trabalho, deparei-me com uma notícia publicada no jornal *O Século* e que me despertou a curiosidade. Esta, referente a um marítimo, de nome Macedo que, depois de ter trabalhado em vários navios transatlânticos, foi estabelecer-se em Marrocos. Mas, mesmo antes disso, já um “bichinho lhe mordida as orelhas” e o puxava para uma aventura: realizar uma travessia solitária do oceano Atlântico numa pequena embarcação. Ora, a primeira travessia solitária do Atlântico numa pequena embarcação à vela de que tenho memória e registo reportamos para o ano de 1876, efetuada por Alfred Johnson.

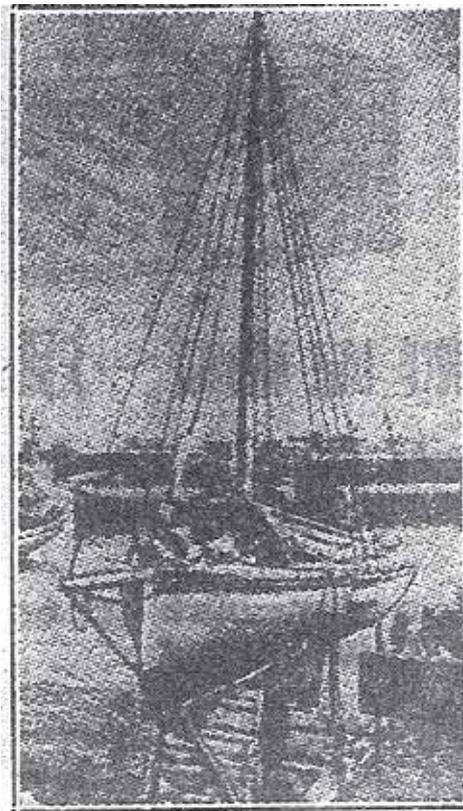
Segundo Macedo, muito antes de Alain Gerbault, em 1923, ter realizado a sua travessia, já ele teria pensado nisso. Como nós sabemos, já é difícil navegar num grande navio em pleno oceano, muito mais difícil será, numa pequena embarcação como a dele, com cerca de seis metros de comprimento e com as condições que à época existiam. Mas Macedo, como português e como homem do mar, estava determinado a levar por diante esta sua empresa. Tentou arranjar apoios por parte do governo português, mas sem sucesso. Face a esta ideia, um jornal local, *La Vigie Marocain*, tendo conhecimento desta aventura, resolveu apoiar o destemido português, levando a que os comerciantes e industriais locais oferecessem a Macedo um conjunto de apetrechos que lhe iriam permitir sobreviver entre quarenta dias a quatro meses. Este seria o tempo que, segundo ele, mediante os ventos, seria necessário para realizar a proeza, cerca de 5000 milhas náuticas. Tentava com isso superar o tempo de Alain Gerbault, 101 dias no mar. Embora viesse a realizar mais milhas, pretendia fazê-lo em menor tempo que o de Alain. Envol-

vidos e contagiados neste espírito de aventura, os comerciantes e industriais locais ofereceram apetrechos e mantimentos, um posto de telegrafia sem fios, câmaras insubmersíveis, recipientes estanques para a água, alimentos, etc., sendo todo este material colocado dentro da embarcação, com 6 metros de comprimento, 2,70 metros de largura e um deslocamento de cerca de cinco toneladas. Era composta por um mastro, com uma vela grande e duas pequenas. Segundo a mesma fonte, esta pequena embarcação teria sido construída e oferecida pelos estaleiros *Jean Reig*, também eles sensíveis e com vontade de participar nesta proeza. Macedo atribuiu à embarcação o nome de *Anfa*, navegando sob bandeira marroquina pelo facto de este povo lhe ter oferecido as condições necessárias para o efeito, mas não esquecendo, contudo, aquele patriotismo que todos os portugueses têm guardado nos recantos do seu coração.

Assim, e com todo o equipamento necessário, T.S.F. emissor e recetor, mais mantimentos, a 8 de junho de 1930, pelas 11:00, hora local, partiu de Casablanca, sob uma numerosa assistência e escoltado por outras pequenas embarcações, o destemido português Macedo que rumou a Nova Iorque no seu pequeno veleiro *Anfa*. Como conhecedor do oceano Atlântico, estabeleceu como rota a saída de Casablanca e, “descerá a costa marroquina até além das Canárias, flectindo lentamente para Oeste, até 20º de latitude norte. Ganho o Mar dos Sargaços, inclinar-se-ha progressivamente para nordeste até Hatteras, passando as Bermudas pelo Sul e tomando então, francamente o rumo norte, até Nova Iorque.”¹

O tempo foi passando sem que se tivesse qualquer notícia de Macedo quando, passados 157 dias de ter saído de Casablanca, a 12 de novembro de 1930, aporta em Dakar, alegando que, devido ao mau tempo e condições do mar, este destruíra-lhe a pequena embarcação, dando assim como terminada esta sua proeza de tentativa solitária da travessia do Atlântico.

Embora Macedo não tenha conseguido realizar com sucesso a sua aventura, ficou assim registado em memória que os portugueses olharam sempre para o mar como um constante desafio a ser superado.



O «Anfa»


Santos Cardoso
Guarda 2CL PEM

Notas:

¹ Jornal *O Século*, 7 de Junho de 1930, p. 13.

A ESCASSEZ... E O ELEFANTE NA SALA...

“No arraial, a ração de comida foi reduzida a uma bolacha, meia sardinha de salga e um caldo de cevada (amanhã, quando a cidade se render, comer com fartura) ...”

In os “Dez de Tânger”, Eduardo Palaio, fevereiro de 2014: a propósito dos acontecimentos de 1437.

A citação acima provém de um episódio trágico na nossa história, conhecido como o “Desastre de Tânger”. Na época em que aquele episódio aconteceu Portugal vivia um período muito difícil do ponto de vista financeiro. Naquele tempo de antanho, já a cidade de Ceuta, no Norte de África, e os arquipélagos da Madeira e dos Açores pertenciam aos portugueses. Apesar da escassez económica, D. Henrique e o irmão mais novo, D. Fernando, prepararam uma Armada para conquistar a cidade de Tânger, também no Norte de África.

Perante a fraca vontade da maioria dos nobres do Reino, na integração de tal armada, foi preciso recrutar homens do povo, muito mal preparados para a guerra, levados pelo mote “se não for por amor que seja pelo temor”¹. A verdade histórica do que viria a acontecer é por todos conhecida, a expedição redundou numa derrota, que ecoa através dos séculos. O infante D. Fernando é oferecido como refém para garantir as condições dos Mouros vencedores. Morre no cativeiro, alguns anos depois. Tinha quarenta e um anos de vida...

Numa análise que certamente muitos, mais bem equipados do que eu, já fizeram, concluir-se-á que provavelmente a escassez de meios e o afastamento moral, por parte da maioria dos participantes, dos principais objetivos, explicam aquele desfecho histórico...

Salte agora o leitor paciente para a nossa realidade. Ora, salvaguardada a distância, e a disparidade da comparação, encontrei algo semelhante entre a maioria dos meus pares... os médicos da Marinha. Nalguns contextos sente-se uma forte desmotivação...

Existem muitas razões para tal, a grande maioria de difícil compreensão para quem de fora observa. A situação atual (o processo de fusão que enforma o atual sistema de saúde militar), forçou os médicos da Marinha, “se não for pelo amor, que seja pelo temor”, a trabalharem juntos, com militares de outros ramos, numa mesma instituição. Nesta situação, fruto da diferente gestão das carreiras, é possível que um médico de Marinha, mais diferenciado técnica, ou academicamente, ser comandado por um outro oficial médico, menos diferenciado tecnicamente, pois a progressão dos médicos nos vários ramos é completamente distinta. Da mesma maneira, quando se compara – mesmo numa análise feita por médicos de outros ramos – o empenho exigido, quer na atividade operacional, quer na atividade assistencial, nas várias unidades, dos médicos de Marinha, esta é naturalmente bastante superior...

Se o leitor amigo, no seu contínuo esforço de imaginação, pensar que a medicina é (ainda...) uma profissão muito prestigiada e, fruto da expansão dos hospitais privados, plena de oportunidades de grande satisfação técnica e económica, fica fácil perceber a saída maciça, por abate, dos médicos navais. E, na verdade, nem o maior conhecimento da cultura naval parece ter impedido essa saída, já que a maior fatia dos médicos que saíram foi formada na própria Marinha...

Vários camaradas, de outras classes, consideram que estes médicos nunca deveriam sequer ter entrado na Marinha, ou afirmam um mais claro: “se não estão bem mudem-se...” Provavelmente têm razão, a saída continuará... embora não pareça ser este o caminho...

Ora, quero dizer daqui aos camaradas médicos, que conheço bem o problema. Na verdade, desde 2012, que estou no ambiente “conjunto” e conheço bem a dinâmica de desmotivação que se instala. Para combater aquele “elefante na sala”, teremos sempre de ser cada vez melhores (foi assim que sobrevivi, foi assim que resisti). Teremos de nos socorrer dos valores humanitários que nos caracterizam e dos quais procurei dar sempre bom testemunho. No presente, somos poucos, mas teremos de ser reconhecidos pela diferença, pela capacidade, enfim, por sermos marinheiros...



E sim, ao, ainda aluno de medicina, que partilhou com um professor “aquilo está muito mau” ...ou aos médicos que estarão prestes a sair, peço-lhes que reconsiderem, ainda, mais um pouco... Vamos certamente conseguir alguma forma de justiça e procurar reverter este estado de escassez. Iremos, da forma mais correta e digna, combater o “elefante na sala”, com que nos querem intimidar...

Posso afirmar que, na minha longa carreira, sempre honrei a verdade. A verdade agora obriga-me a pedir a colaboração de todos... Todos seremos necessários para passar o Bojador, num equilíbrio que depende de muitos fatores, mas também depende de nós, os médicos e restantes protagonistas da saúde naval, muito dependerá do nosso empenho...

Um abraço a todos...

Doc

Notas:

¹ Citação a partir da mesma referência da introdução.

NOVEMBRO AZUL

Outubro já é conhecido como Outubro Rosa, graças ao movimento que nasceu na década de 1990, com o intuito de estimular a participação da população na prevenção e diagnóstico precoce do cancro da mama. Desde 2003 também o mês de novembro tem cor: é azul!

Aproveitando o facto de se celebrar o Dia Mundial do Combate ao Cancro da Próstata a 17 de novembro, um grupo de amigos australianos juntou-se e criou a *Movember Foundation* cuja missão é promover iniciativas de consciencialização sobre os problemas de saúde masculinos, por todo o mundo, durante todo o mês de novembro. Sabendo que a esperança média de vida nos homens é cerca de 7 anos inferior à das mulheres, a Fundação assumiu o compromisso de ajudar os homens a viver vidas mais felizes, mais saudáveis e mais longas. Defende que todos juntos podemos fazer a diferença pela saúde dos homens, nomeadamente em relação ao cancro da próstata, cancro dos testículos, saúde mental e prevenção do suicídio.

A palavra *Movember* foi escolhida pelos criadores da Fundação por unir a palavra Novembro – o mês em que se desenvolveria a campanha – e a palavra *Moustache* (bigode em inglês da Austrália) - por ser um símbolo masculino.

O símbolo da campanha é, então, o bigode, e durante os 30 dias de novembro os homens de todo o mundo são encorajados a deixarem crescer o seu bigode, mudando assim a sua aparência. Os *Mo Bros* (nome dado aos homens que participam do movimento) são uma espécie de cartaz falante, chamando a atenção para a saúde dos homens, já que familiares, amigos, colegas de trabalho vão estranhar um bigode, hábito tão *démodé* na maioria dos países, e questionar o porquê do novo *look*, criando necessariamente o diálogo e conscientização.

Mas o *Movember* não é só para os homens. As mulheres do *Movember* são conhecidas como *Mo Sistas* e têm um papel vital no sucesso do *Movember*, apoiando e encorajando os homens da sua vida para que eles tomem ação.

O movimento *Movember* joga também com a palavra inglesa “*Move*” (mexer, em português), desafiando toda a gente a ser diariamente ativa ao longo do mês de novembro: compromisso de cada um de nós caminhar ou a correr 60 km ao longo do mês (serão 60 kms pelos 60 homens que se perdem por suicídio, por hora, no mundo).

É possível, ainda, participar neste movimento angariando fundos, fazendo o que mais se gosta: reunindo familiares e amigos num *Mo-mento* (encontro de sociabilização e de sensibilização onde se encoraja uma doação, que reverterá para a Fundação).

No fim do mês de novembro os *Mo Bros* e *Mo Sistas* celebram a sua jornada de *Movember* participando numa das festas oficiais realizadas por todo o mundo.

Este movimento cresceu imenso desde a sua criação e é já um fenómeno mundial. Conta atualmente com mais de 5.5 milhões de participantes e mais de 700 milhões de euros angariados. O dinheiro é aplicado em projetos por todo o mundo que visam salvar e melhorar a vida dos homens. Até ao momento foram desenvolvidos 1200 projetos.

Em 2017 a *Movember Foundation* ficou em número 49 do *ranking* das 500 melhores Organizações Não Governamentais (ONG) do mundo devido ao seu impacto na saúde e amplo campo de intervenção.



O movimento *Movember* começa já a ser conhecido em Portugal e por ter um objetivo nobre tem contado cada vez com mais parceiros individuais e empresariais. A título de exemplo, em 2013 a empresa GfK, em Lisboa, teve um grupo de funcionários que deixaram crescer o bigode ao longo do mês de novembro e promoveram um almoço de sociabilização, sensibilização e angariação de fundos. Em 2016 a marca Jeep vendeu um bigode sintético de 90 centímetros de comprimento que se colava na chapa frontal do veículo e a totalidade dos fundos angariados reverteram para a Fundação *Movember*. Em 2017 mais de 150 médicos urologistas, de praticamente todos os hospitais de Portugal, deixaram crescer o bigode. Todos os anos múltiplas festas e galas são feitas por Portugal em novembro, para no meio de ambiente de grande sociabilização, ser feita a sensibilização para a causa e a angariação de fundos.

A página oficial da Fundação *Movember*, em língua portuguesa, para os *Mo Bros* e *Mo Sistas* se inscreverem pode ser encontrada em <https://ex.movember.com/pt> e as atividades que estão a ser desenvolvidas em Portugal são publicadas na página de Facebook do *Movember Portugal*.

Estamos no início do mês por isso, homens e mulheres que ainda não aderiram ao movimento façam-no. Usem bigode - verdadeiro ou postiço – corram 60 km, façam *Mo-mentos* e apoiem esta causa que é de todos. Pela saúde dos homens!

Ana Cristina Pratas
1TEN MIN

www.facebook.com/participanosadeperatodos

DESPORTO

NATO RUN – EDIÇÃO 2018



Decorreu no dia 24 de setembro em Budapeste/Hungria, a edição de 2018 da NATO RUN.

Esta prova, organizada pela Federação de Atletismo de Buda-

pest, reúne anualmente junto às margens do Rio Danúbio, os amantes da corrida provenientes de 25 países.

Após a excelente prestação em 2016 com o 2º lugar por equipas, Portugal esperava um bom desempenho dos atletas Marco Miguel (Marinha), Pedro Lopes (Exército) e Marcelo Graça (Força Aérea) para alcançar medalhas.

Reunidas as condições climáticas ideais para a prática da modalidade (tempo fresco e sem vento), os mais de 1750 atletas, lançaram-se para um percurso de 10km. Já próximo da meta, um grupo de corredores destacava-se na frente de corrida, entre os quais o 1º MAR L Marco Miguel (NRP *Cisne*), que num último alento projetou o nome de Portugal para o 1º lugar, dois segundos à frente do atleta László Tarnai da Hungria, 2º classificado e dez segundos do 3º classificado, o romeno Marius Busca.

Terminada a prova, o 1º MAR L Marco Miguel foi sagrado campeão da prova, com um tempo total de 31min e 06seg.

IRONMAN 70.3 – CASCAIS

Decorreu no passado dia 30 de setembro na cidade de Cascais, mais uma edição da mística prova IRONMAN.

Num exigente percurso de 1900m de natação na baía, 90,1km de ciclismo com 950m de altimetria e passagem por Oeiras, Alcântara e pela serra de Sintra e 21,1km de corrida pela marginal, foi o que mais de 2660 participantes se propuseram fazer neste desafio.

Na vertente de estafetas, 73 equipas iniciaram a prova, entre as quais a equipa da Marinha, constituída pelo GRT FZ Valdágua Coutinho (CF), pelo CAB FZ Alegre Laranjeira (CF) e pelo SAR ETI Bragadeste Mota (DN). Após uma prova irrepreensível foi no comando que o GR Valdágua Coutinho saiu da água com um tempo de 25:15. Na bicicleta, o CAB Alegre Laranjeira soube manter-se junto dos principais adversários e num impressionante ritmo concluiu o seu segmento em 02:20:03. Na corrida, o SAR Bragadeste Mota num ritmo de 03:30 min/km, volta a colocar a Marinha na liderança da prova, vantagem essa mantida até ao final.

Após 4 horas, 04 minutos e 22 segundos de prova, a Marinha sagrou-se campeã do IRONMAN 70.3-CASCAIS, superando com



mais de um minuto e meio a equipa da polícia de Segurança pública (2ª classificada) e mais de seis minutos a equipa da Guarda Nacional Republicana (3ª classificada).

A cerimónia de entrega de prémios teve lugar no Hipódromo de Cascais, na qual estiveram presentes diversas entidades, entre as quais o Presidente da Câmara de Cascais.

AZORES TRIATHLON



Após uma vitória na primeira edição, a Marinha marcou novamente presença na prova de estafetas do “Azores Triathlon” que decorreu no dia 9 de setembro na cidade de Praia da Vitória, Terceira. Prova composta por um segmento de natação (1900m), ciclismo (90km) e corrida (21.1km). Após o Guarda 2º CI PEM Leiria Carneiro (BNL) ter completado a prova de natação, foi na bicicleta que o 1º SAR CM Ribeiro da Lomba (ETNA) colocou a Marinha na frente com mais 7 minutos de vantagem. O 1º MAR TFD Gonçalves Jesus (NRP *Sagres*) completou o percurso equivalente a uma meia maratona em pouco mais de 1h18min, estabelecendo o *record* da prova para este segmento.

A Marinha sagrou-se pelo 2º ano consecutivo, campeã da prova com um tempo total de 4h 30m e 50s, melhorando em mais de 8 minutos a marca realizada na edição anterior.

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• COM Valentim José Pires Antunes Rodrigues, 2º Comandante Naval • COM José António Croca Favinha, Comandante da Zona Marítima dos Açores e Chefe do Departamento Marítimo dos Açores • CFR M Luís José Sameiro Matias, Capitão do Porto de Viana do Castelo • CFR M Paulo João Leal Caneco, Capitão do Porto de Angra do Heroísmo, e em acumulação, de Capitão do Porto da Praia da Vitória • CTEN M André Bruno Cardoso de Moraes, Capitão do Porto de Olhão • CTEN M Rui Miguel Vasconcelos de Andrade, Capitão do Porto de Vila Real de Santo António e em acumulação de Capitão do Porto de Tavira.

RESERVA

• CTEN STAEL Paulo Jorge Dias Martinho Monteiro • SMOR CM Rui José Paula Serra • SMOR MQ Marcos Manuel Alípio Cominho • SCH H José Fradique Abreu dos Santos • CMOR FZ Fernando de Oliveira Peneda Gonçalves • CMOR CCT Manuel Carlos Fernandes Gonçalves • CMOR CCT Artur António Inácio Farinha.

REFORMA

• CMG FZ António Augusto Pereira Leite • CMG MN Carlos Manuel Sena Andrade Brízido • CMG EMQ Milton José Américo • 20684 CFR M Paulo Alexandre da Graça Guimarães • CFR M João Luís Suzano Antunes Dias • CFR M Rui Fernando Arrifana Horta • CFR M José Manuel Costa Miranda • SCH E Mário da Piedade Serra • SAJ CM Victor Manuel Mateus Mendonça • SAJ E Joaquim Paulo Martins Gouveia • SAJ L Carlos Fernando Lino Pereira • CAB

L José Henriques Ferreira Simões • CAB L Silvino Venda Morgado • CAB CM António Manuel da Cruz Marques • CAB T Artur Jorge Dos Santos Barbosa.

FALECIDOS

• 32260 CMG M REF José Carlos Borges de Brito Subtil • 38476 CMG M REF António Paulo Leite Trindade • 34461 CFR M REF Jaime Luís de Sousa Vieira Coelho • 145353 CTEN M REF Eurico Fanha Neves da Costa • 1260 1TEN M REF António Eduardo Ferreira de Sequeira • 235348 1TEN OT REF José Inocêncio de Oliveira Belo • 76067 1SAR C REF Eduardo José de Castro Alves • 379951 1SAR T REF João dos Reis Sequeira • 320353 1TEN OT REF Domingos Gonçalves Canilho • 319953 1TEN OT REF Manuel Delgado da Paula • 890362 2TEN OT REF Albino João Barradas Cristo • 182846 SMOR E REF Fernando Inocêncio da Silva • 913162 SMOR FZ REF António José da Conceição Cipriano • 494058 SCH CE REF António Pascoal • 600459 SCH R REF Manuel Joaquim Flores Ratão • 301846 SAJ O REF Horácio Lopes de Matos • 166547 SAJ E REF Constantino José Gonçalves • 345053 SAJ CM REF Armando Jorge dos Santos • 537058 SAJ CE REF Gaspar Mendes • 583759 SAJ A REF António da Conceição Pinto Nogueira • 232857 1SAR MQ REF António José de Almeida Ribeiro • 134167 1SAR US REF Adolfo Ernesto Ferreira Puga • 288853 CAB A REF João Braz Saramago • 280653 CAB A REF Joaquim da Conceição Rosa • 567959 CAB FZ REF Ernesto Franco Leonor • 567959 CAB FZ REF Ernesto Franco Leonor • 667860 CAB FZ REF Fernando Figueiredo Santos • 85265 CAB TFH REF João António Lourenço • 152180 CAB M REF Carlos Alberto Fonseca Caronho.

CONVÍVIOS

CURSO DE FORMAÇÃO DE SARGENTOS 2007/2008

Realizou-se no dia 25 de maio no restaurante “Taverna dos Piratas”, na zona industrial de Corroios, o 1º convívio do curso de formação de sargentos 2007/2008.

O encontro, que decorreu em ambiente de sã camaradagem e amizade, contou com a participação de cerca de 30 convivas que não quiseram deixar de estar presentes neste dia especial, onde algumas histórias e experiências foram lembradas.



CONDUTORES DE MARINHA 2018

Realizou-se no dia 23 de setembro, no parque de merendas da BNL, o convívio anual dos condutores de Marinha 2018, dirigido a todos os elementos no ativo, reserva e reforma das classes de Condutores Mecânicos de Automóveis e Manobras e Serviços, respetivos familiares e amigos.

Na Direção de Transportes (DT) foi efetuada a receção dos convivas com uma exposição de veículos do núcleo museológico da DT. Seguiu-se um passeio pela área do Alfeite, e um jogo de futebol no relvado do Centro de Educação Física da Armada.

O almoço-convívio, que contou com a presença de mais de 110 participantes, decorreu num espírito de partilha e sã camaradagem.



SÍMBOLOS HERÁLDICOS

BRASÃO DO COMANDO LOCAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DE SETÚBAL



José Cabrita

DESCRIÇÃO HERÁLDICA

Escudo de prata com a cruz de Santiago, acantonada de duas estrelas de seis pontas de vermelho em chefe, carregadas com âncora de prata, e duas vieiras de vermelho em ponta. Coronel naval de ouro forrado de vermelho. Sotoposto listel ondulado de prata com a legenda em letras negras maiúsculas, tipo elzevir, «COMANDO LOCAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DE SETÚBAL».

SIMBOLOGIA

A cruz e as vieiras são símbolos da antiga Ordem Militar de Santiago. A estrela de seis pontas é um elemento associado às forças policiais, considerado um guia para a ação e repositório de nobreza. A âncora alude à maritimidade e é sinónimo de constância, segurança e firmeza.



SÍMBOLOS HERÁLDICOS

BRASÃO DO COMANDO LOCAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DE SANTA CRUZ DAS FLORES



José Cabrita

DESCRIÇÃO HERÁLDICA

Escudo de azul com cruz flordelisada de prata, com o pé terminado em braços e unhas de âncora. No cruzamento dos braços da cruz, brocante uma estrela de ouro de seis pontas, carregada com âncora de azul, acompanhada de doze raios de ouro dispostos em esplendor. Coronel naval de ouro forrado de vermelho. Sotoposto listel ondulado de prata com a legenda em letras negras maiúsculas, tipo elzevir, «COMANDO LOCAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DE SANTA CRUZ DAS FLORES».

SIMBOLOGIA

A âncora em forma de cruz expressa o caráter sagrado do local. A estrela de seis pontas é um elemento associado às forças policiais, considerado um guia para a ação e repositório de nobreza. A âncora alude à maritimidade e é sinónimo de constância, segurança e firmeza.